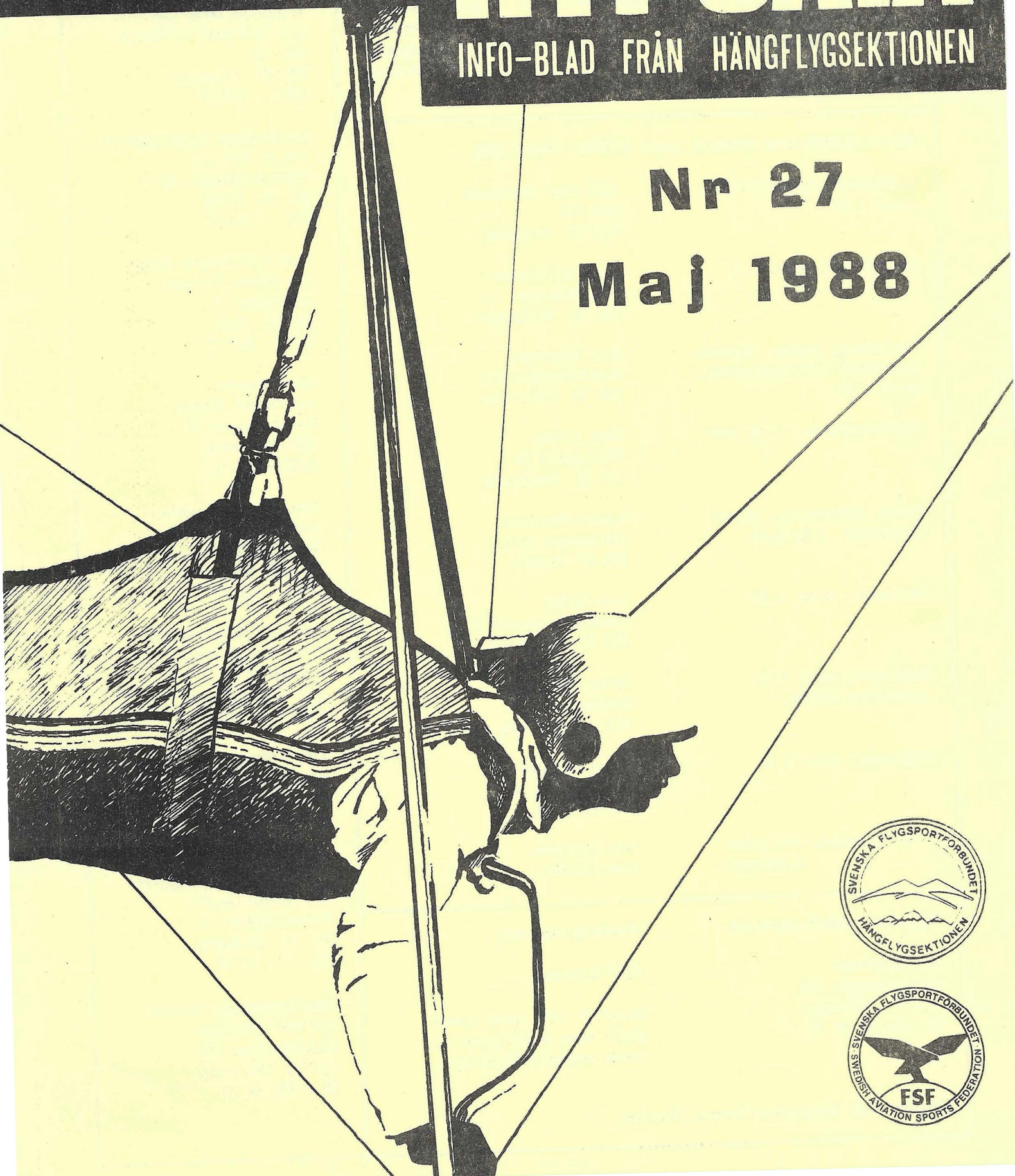
GUNWAR REMER ARJEPLOG

HYPOXIA

INFO-BLAD FRÅN HÄNGFLYGSEKTIONEN



Nr 27

Maj 1988

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET HÄNGFLYGSEKTIONEN

SVENSKA FLYGSPORTFÖRBUNDET SWEDISH AVIATION SPORTS FEDERATION FSF

Hypoxia är ett informationsorgan för alla klubbmedlemmar i alla hängflygklubbar anslutna till Svenska Flygsportförbundet (FSF). Hypoxia ges ut fyra gånger per år och distribueras direkt till medlemmarna. Det ankommer på klubbarna att hålla FSF med aktuell medlemslista på sätt som särskilt informeras om. Meddelanden som FSF Hängflygsektion (FSF/H) vill skall nå klubbarnas styrelse, grupper av medlemmar eller enskilda medlemmar och som publicerats i Hypoxia behöver inte sändas på annat sätt.

FSF/H är en sektion i FSF och associerad till Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK). Genom KSAK är FSF anslutet till det Internationella Flysportförbundet (FAI) och FSF/H till dess Hängflygkommission (CIVL). FSF-anslutna klubbar är anslutna till Riksidrottsförbundet (RF).

HÄNGFLYGSEKTIONENS STYRELSE EFTER ÅRSMÖTET VÅREN 1988

Ordförande, sponsorfrågor, omval 1 år	Karl-Axel Dahlbergh Box 121 930 90 Arjeplog
Sekreterare, omval 2 år	Gunilla Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Utbildning, regler, Hypoxia, kontaktman luftfartsverket, omval 2 år	Rolf Björkman Backlöksvägen 103 162 43 Vällingby
Olycksrapporter, 1 år kvar	Sven Lindén Fjällgatan 38 116 45 Stockholm
Extern information, ultralättfrågor, 1 år kvar	Robert Krockmar Fröjavägen 10 C 832 00 Frösön
Tävlingar, nyval 2 år	Sune Bodin Jakobsdalsgatan 4 B 852 41 Sundsvall
Suppleant, omval 1 år, sektionens kassör	Orvar Häggström Kompassgatan 7 413 16 Göteborg
Suppleant, nyval 1 år	Hasse Johansson Döbelnsgatan 17 902 45 Umeå
I FSF styrelse, ordinarie	Rolf Björkman
suppleant	Sven Lindén

Hypoxias redaktionsadress

Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 42 Vällingby
Tel 08-739 39 70

Ansvarig utgivare

Rolf Björkman

Material till nästa nummer skall vara redaktionen tillhanda senast 1988-07-25.

Omslagsbild: Bengt-Arne Strand, Scotten

KLUBBAR ANSLUTNA TILL FSF/H

Aquil Hängflygklubb
c/o Bengt Hammarsten
Kolgränd 5
910 24 Obbola
090 - 451 05

Arjeplogs Hängflygklubb
c/o Karl-Axel Dahlbergh
Box 121
930 90 Arjeplog
0961 - 108 50

Arvidsjaurs Hängflygklubb
c/o Bo Kärrman
Ankarskatavägen 87 B
941 34 Piteå
0911 - 116 23

Club Fjällvingen Hede
c/o Anders Backman
Wemergatan 5
820 93 Hede
0684 - 108 77

Dala Dragons
c/o Patrik Munter
Nusnäs bygata 55
792 04 Nusnäs
0250 - 371 81

Dorotea Hängflygklubb
c/o Gunnar Lindahl
Avaträsk 436
910 70 Dorotea
0942 - 211 20

Dundrets Hängflygklubb
c/o Urban Olofsson
Källgatan 8
972 00 Gällivare
0970 - 152 61

Frösö Hängglidarklubb
c/o Robert Krockmar
Fröjavägen 10 C
832 00 Frösön
063 - 10 42 79

Gwaihir hangglidingklubb
c/o Dennis Lewrén
Arsenalsgatan 12
411 20 Göteborg
031 - 13 47 87

Hängflygklubben Scotten
c/o Rolf Björkman
Backlöksvägen 103
162 43 Vällingby
08 - 739 39 70

Ikaros Hängglidarklubb
c/o Leiler Karlsson
Pålhammarsgatan 3
521 00 Falköping
0515 - 129 27

Kiruna Hängflygklubb Myggan

Adress okänd

Telefon okänd

Lidingö Deltaving klubb
c/o Mats Paulsson
Huvudsta Gård
171 56 Solna
08 - 27 86 98

Mosebacke Aeronautiska Sällskap
c/o Keijo Hiltunen
Brisvägen 14
132 00 Saltsjö Boo
08 - 715 85 42

Skånes Drakflygarklubb
c/o Hans Berg
Kurirgatan 20
252 53 Helsingborg
042 - 11 81 13

Sundsvalls Hänggäng
c/O Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall
060 - 12 38 53

Umeå Hängflygklubb
c/o Fred Lundberg
Färgställsgatan 9
902 53 Umeå
090 - 12 09 40

Vårgårda Hängflygklubb-Lyftet
c/o Flemming Göransson
Lövsångaregatan 8
447 00 Vårgårda
0322 - 232 07

Vänersborgs Hängflygklubb Pegasus
c/o Lennart Karlsson
Nygatan 46
462 00 Vänersborg
0521 - 607 65

Åre Drakflygarklubb
c/o Folke Wikberg
St Olavs väg 16
830 13 Åre
0647 - 511 11

Örebro Hängflygklubb Örhänget
c/o Tord Olsson
Berghultsvägen 3
702 27 Örebro
019 - 12 58 48

Redaktören har ordet

SKVALLER! Det är fult att skvallra har vi fått lära oss som små! Tidningsmänniskor som jobbar med alster av typen Hänt i Veckan, Husmodern m fl har i varje fall glömt den delen av sin uppfostran.

Vilken policy skall Hypoxia ha? Förmodligen är Ditt svar givet efter den här inledningen. På hängflygkonferensen i höstas framfördes önskemål om att ta med skvaller och öppet redovisa skitsnack.

Hypoxia har hittills präglats av, tror jag, frånvaro av denna typ av information. I varje fall har jag som redaktör försökt att sålla bort eller, som vissa uttrycker sig, censurerat sådant som direkt pekar ut någon i samband med haverier och liknande.

Vissa saker kanske inte går att dölja och då kan det vara bättre att föra fram det i ljuset. Det skulle vara intressant att höra olika åsikter om detta.

Här kommer några skvallerpunkter i alla fall som berör livet utanför sektionen.

Stor kalabalik utbröt enligt vittnes utsago på KSAK årsmöte. Huvuddelen av den sittande styrelsen fick inte nytt förtroende. Mycket stark kritik riktades mot styrelsens sätt att sköta vissa åligganden. Nu lär det vara bara folk från segel och fallskärm på valbara platser i styrelsen. Detta förgrymmar naturligtvis motor. (Hängflyg är inte medlemmar i KSAK och kan bara titta på det

hela från åskådarläktare). Men eftersom samma intressen och tvisteämnen ofta dyker upp i FSF styrelse kan man inte undgå att se och tänka.

Vi ser en del svartflygare ute i backarna som flyger paraglidning eller skärmflygning som de själva kallar det. Nu börjar de själva inse att något måste göras. En sonderande kontakt har tagits med oss. Den öppna frågan är f n om de vill ansluta sig till oss på våra villkor eller bilda en egen sektion inom FSF. Det finns för- och nackdelar med båda alternativen. Synd om de startar på samma nivå som vi för 13 år sedan!

Rolf Björkman

GÄLLIVARE-HÄNGET

Sveriges enda?! årliga hängflygläger.

Träffen för alla hängisar i Norr- och Västerbotten arrangeras i år av Umeå Hängflyklubb.
Tidpunkt: v.27 (3-9/7)

(Inbjudan går ut till alla berörda klubbar under april månad).

Hasse J, Umeå HFK

FSF/H årsmöte

Inga sensationer inträffade vid hängflygsektionens årsmöte som hölls i Stockholm lördagen 19 mars. Scotten höll med lokal. Deltagandet var måttligt. Nio klubbar var representerade med en eller flera delegater.

Styrelsemedlemmar väljs normalt för två år utom ordföranden som skall väljas varje år. Karl-Axel Dahlberg omvaldes som ordförande. I tur att omväljas stod både Rolf och Gunilla Björkman. Båda omvaldes. Oddvar Kvalsvik hade begärt att få utträda ur styrelsen och som lämplig efterträdare att svara för tävlingsfrågor föreslog valberedningen Sune Bodin. Årsmötet valde enligt förslaget.

Övriga styrelseledamöter nämligen Folke Wikberg, Sven Lindén och Robert Krockmar hade ett år kvar av sin mandattid.

Två nya suppleanter valdes nämligen Orvar Häggström från Gwaihir och Hasse Johansson från Umeå HFK.

En tid efter årsmötet inträffade det att Folke Wikberg avsade sig allt styrelsearbete. Orvar Häggström har åtagit sig att ta över kassörsskapet och kommer att som suppleant ersätta Folke det närmaste året.

Arbetsfördelningen inom styrelsen svarar denna för själv. Inga större förändringar kom att vidtagas. Det exakata resultatet av ansvarsfördelningen hittar du på sid 2 i Hypoxia.

Som sammankallande till valberedningen flyttades Per Drago upp och fick till sin hjälp Dennis Lewrén, Gwaihir.

Två **motioner** hade lämnats, båda från Örebro Hängflygklubb.

I den första motionen yrkade man på att införa svenska rekord i hängflygning. Mötet beslutade så som styrelsen föreslog, nämligen att styrelsen skall se över frågan med inriktning att införa svenska rekord i enlighet med FAI:s rekordregler.

I den andra motionen ville Örebroarna ha begränsad starthöjd vid sträckflygning i samband med distansligan. Styrelsen föreslog att motionen skulle avslås med motiveringen att distansligans

→

TÄVLINGAR

Från och med 1988 03 19 valdes jag Sune Bodin Sundsvalls Häng -Gäng till Tävlingsansvarig. Detta kommer att innebära en del förändringar inom verksamheten bland annat kommer LANDSLAGSPOOLEN att fortleva, detta för att om vi skall kunna utvekla tävlingsflyget i SVERIGE så måste det finnas en specifik målgrupp att inrikta verksamheten mot. Denna målgrupp skall ej endast bestå av dom personer som blir uttagna till dom olika mästerskapstävlingarna utan bestå av flera personer som tex. förpiloter, detta för att vi skall kunna satsa på en större bredd som med tiden skall ge oss ett bätre pilotunderlag.
Därför måste vi leva tillsamans med denna, den gör det också möjligt för dom piloter som ingår i LANDSLAGSPOLEN att på ett tidigt stadium planera sitt deltagande,
Denna verksamhet kommer att bestå av Träningsläger dels "fristående" och dels i "anslutning till rankingtävlingar". Det kommer även att annordnas lägerverksamhet under övriga delar av året när det ej är flygbart, menigen med sådana läger är attnutnytja dessa delar av året till att öka kunskaperna om tävlingsverksamhet dvs. flygtekniska ämnen, metrologi, taktik,fysik,tävlingspsykologi,lagkänsla, osv.
Uttagning till LANDSALAGSPOOLEN kommer att ske efter rankinglistan samt efter Internationella resultat.
Ur denna LANDSLAGSPOOLEN kommer att uttagas deltagare till dom olika tävlingarna som är aktuella för våran del, det kommer också till varje tävling att sändas så kallade förflygare som skall ingå i det aktuella Landslagstruppen men ej deltaga i tävlingarna, dessa kommer på så sätt att få mycket goda möjligheter till träning samt att dom tävlande kan få viktig hjäp av dessa. Poolsystemet gör det också möjligt för oss att få en konkret produkt att sälja till en eventuelt intreserad sponsor.

SUNE BODIN

→

regler skall var så enkla som möjligt. Årsmötet gick på styrelsens förslag.

Styrelsens förslag till verksamhetsplan för de kommande fem åren antogs. I princip var denna oförändrad jämfört med förra årets femårsplan. Detta innebär att sektionsstyrelsen skall arbeta med samma inrikning som tidigare.

Styrelsen orienterade sedan om sin syn i några frågor.

Safe-Pro (nytt utbildnings- och licenssystem som undertecknad gav en personlig syn på i förra numret av Hypoxia): Vi skall succesivt arbeta för ett **kravsystem** som överensstämmer med ett accepterat internationellt system. T v är detta Safe-Pro. I övrigt skall vårt system vara anpassat för svenska förhållanden och passa oss.

Ny redaktör till Hypoxia har inte hittats. Tills vidare kommer undertecknad att fortsätta som redaktör men på delvis andra villkor. Principer för innehåll, omfång och tryckning ligger fast.

Några tävlingsfrågor diskuterades särskilt vilka senare kommer att resultera i åtgärder från styrelsens sida.

Rolf Björkman

MT GRAPPA

MT GRAPPA 31/-4/4

Till den Tävlingen åkte följande piloter för tävlande i Svenska Landslaget. Mats Karlsson, Anders Andersson, Johan Frank, Hans Berg, Lars Lind, Kenneth Norberg, Jörgen Åstrand.
Som förpiloter åkte Cristofer Winge, och Patrik Sjöström.
Tyvärr var vädret i år inte det bästa utan tvärt om det sämsta, var det inte regn eller snö som kom nedramlande så kom det hagel, så det gick endast att genomföra ett heat som inte blev godkänt.
Så det var ett inte altför glatt gäng som återvände tillbaka hem, så är det i den här sporten bätre lycka nästa gång.
Resan hade ändå en del gott med sig nämligen att reka inför EMet i Juli.

RANKING LISTA

1. Samtliga omgångar till Rank.List. omräknas till 1000 P

2. Varav 50% av 1987 -års heat övergår till 1988-års rankinglista.

DISTANSLIGA

3. Distansliga = 1000 poäng med procentuell omvandling
   De nya reglerna för Distansligan är enligt följande:
   Den pilot som tänker delta i Distansligan skall skicka in 50 :- till FSF-H pg. 91 29 93-3, därefter erhåller han det material som behövs för att verifiera den flygning som piloten i fråga vill få godkänd till Distansligan.

4. När du gjort en flygning som du vill få räknad till Distansligan "endast OPEN DISTANS längre än 10 km poängberättigad till Distansligan" Fyll i XC RAPPORTEN enligt anvisnig glöm ej att du skall få den bevittnad av ett så kallat landningsvittne.
   Skicka in den"poststämplad" till tävlingsansvarig för sammanställning. Senast den 10:e i månaden efter att flygningen är utförd för att få den dig tillgodoräknad.

   Den 15:e varje månad kommer dom som deltar i Distansligan att få sig tillsänd en sammanställning på aktuell Distansliga,sammanräknad distans samt omräknat till ranking poäng.
   Du skall givetvis även skicka in en XC Rapport om du har gjort en OUT AND RETURN eller TRIANGEL flygning, detta för att det kommer att göras en sammanställning även på dessa flygningar som presenteras tillsamans med XC listan varje månad.
   Som tidigare får distans flygning under tävling ej räknas.

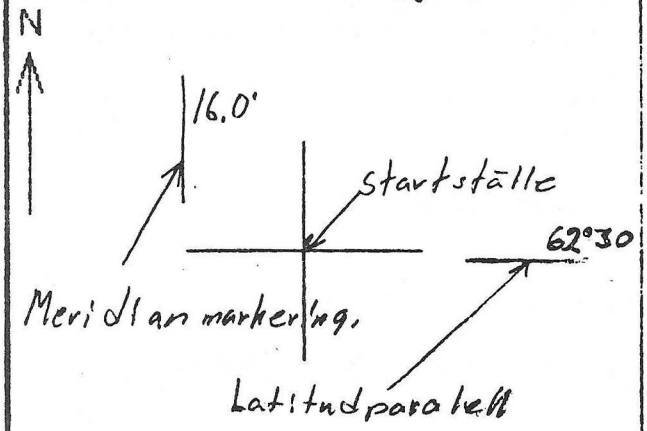
CX RAPPORT

1988 | 04 | 10

PILOT:
NAMN:
ADRES:
POST NR:
KLUBB:
VINGE:

TYP AV FLYGNING:
OPEN DIST:
OUT&RETURN
TRIANGEL:
FLYGTID: 1.13 (tim / min)
TYP AV START:
FLYGNA KM: 32,7

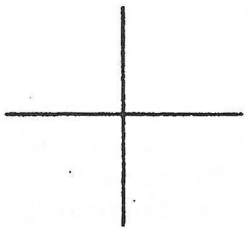
START STÄLLE: Getberget.



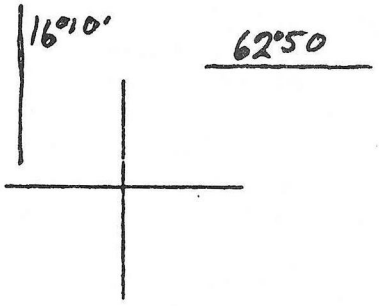
1a. RUNDNING:

Dessa rapporter kommer att tryckas på transparant papper för att det skall vara möjligt att lägga rapporten över en flygkarta och rita in meridianerna och latitudparallellerna

2a:RUNDNING:



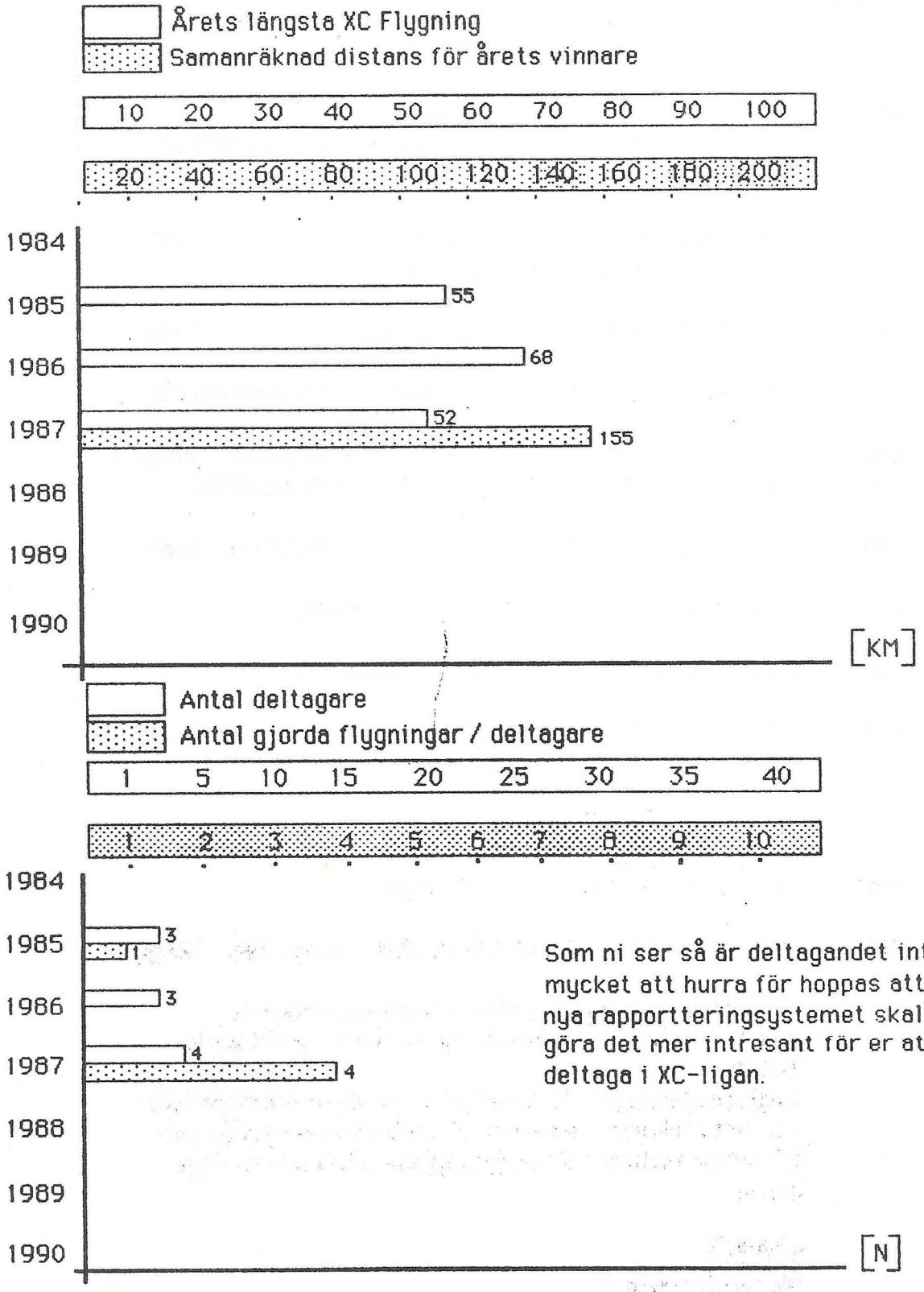
LANDNINGS STÄLLE: Sörbygden.



Härmed intygas att ovan lämnade uppgifter är med sanningen överensstämmande

VITTNE:
NAMN: ADRESS:
POST NR: / ORT:
TEL NR:
UNDERSKR: PILOTENS UNDERSKR:

Detta diagram är tänkt att visa trenden inom XC flygningen och därigenom ge os en vink om standarden på XC flygningarna höjs med åren.



Som ni ser så är deltagandet inte mycket att hurra för hoppas att det nya rapportteringsystemet skall göra det mer intresant för er att deltaga i XC-ligan.

Tävlingskalender

MAR-APR	31/3-4/4	MT GRAPPA	ITALIEN	
		Startavgift 500:-skr.Boende inkl.frukost ca. 75skr:- dygnet.		
APR	16/4-17/4	GETABOCK	SUNDSVALL	
		Startavgift 100:-skr.Gemensam fest Lörd.kväll i Toppstugan övernattning möjlig i stugan.		
MAJ	8/5-14/5	ÅRE CUP	ÅRE HFK	RANK.
		Enligt tidigare inbjudan.		
MAJ	21/5-23/5	SKÅNE	LJUNGBYHED	RANK.
MAJ	28/5-29/5	DM Norra	DUNDRET ARVIDSJAUR HFK	
JUNI	3/6-5/6	TRONFJELL CUP	NORGE (landskamp)	RANK.
	(4/6-5/6	NORSKA DELTÄVL. I MITTSCANDIACUPPEN)		
JUNI	11/6-18/6	SM ÅRE	ARJEPLOG-ARVIDSJAUR HFK	RANK
JUNI	11/6-18/6	NM	DANMARK	
JUNI	24/6-27/6	MIDNIGHT SUNN CUP	ARJEPLOG	
JULI	4/7-9/7	GÄLLIVAREHÄNGET TRÄNINGSLÄGER		
		DUNDRET UMEÅ HFK		
JULI	1/7-17/7	EM PIEVE D'ALPAGO	ITALIEN	
JULI	23/7-30/7	FIESCH	SCHWEIZ	
AUG	13/8-14/8	MITTSCANDIACUPEN ÅRE	UMEÅ HFK	RANK

Den pilot som är intereserad av att deltaga i någon av de internationella tävlingarna kan skriftligen anmäla det till mig.
Angående tävlingen i MT Grappa skall anmälan vara inne senast den sista Februari, vissa ekonomiska bidrag kommer att ges.
För övriga tävlingar gäller snarast som sista inskicknings-datum.

Sune Bodin
Jakobsdalsgatan 4 B
852 41 Sundsvall

TRONDHEIM HANGGLIDERKLUBB

Tronfjell Cup 1988

Tronfjell 3. - 5. juni 1988.

Trondheim Hanggliderklubb har herved gleden av å innby til Tronfjell Cup 1988 i Alvdal for piloter med trinn 4 og 5. Konkurransen går over 3 dager med distanse med vendepunkt som oppgave.

Skriftlig påmelding sendes: **Trondheim hanggliderklubb**
Postboks 2871, Elgeseter
7001 TRONDHEIM

Påmeldingsfrist 25.mai 1988. Startkontingent kr. 350,-. Denne sendes Trondheim HGK bankkonto 6401.64.66180. (Husk navn, adresse, klubb, hvilken vinge og trinn). Startkontingenten inkluderer bomavgiften til toppen og transport fra landingssted tilbake til hovedlanding.

Ved etteranmelding blir startkontingenten kr.375,-. Dette vil bli strengt praktisert.

Konkurranseoppgavene vil bli trekantflyging og/eller distanse med ett fotopunkt. **Sort/hvitt film skal benyttes!**

Registrering på Gjelten Camping 2.juni kl.20.00 - 21.00 og 3.juni kl.09.00. Briefing 3.juni kl.09.30 på Gjelten Camping. Stevneledelsen vil holde til på Gjelten Camping under konkurransen.

Overnatting kan skje på Gjelten Camping tlf. 064 87444 eller på Hagesveen Camping tlf. 064 89928. Forøvrig finnes det moteller og hoteller i Alvdal hvor innkvartering kan skje.

Eventuelle spørsmål kan rettes til:
Steinar Skjetne tlf 07 964892 privat
07 510822 jobb

HUSK!! FOTOAPPARAT, FLYGEBEVIS, SPORTSLISENS OG KVITTERING FOR BETALT STARTKONTINGENT!!

Vel møtt!!

Trondheim Hanggliderklubb

HÄNGFLYGARE ELLER ALKOHOLIST?

Jag har alltid förvånat mig över att jag på morgonen efter en häftigare flygning haft baksmälla. Och den baksmällan kan knappast ha orsakats av den stackars öl som brukar utgöra belöning efter en flygning.

För en tid sedan fick jag förklaringen.

Av en artikel i tidningen Forskning och Framsteg framgår att en del människor behöver starkare sensationer än andra för att lustcentra i hjärnan skall stimuleras. När detta sker upplever man en lustkänsla eller ett välbehag. Naturligtvis vill man gärna upprepa de handlingar som utlöser lustkänslorna. Detta är en viktig del av vårt biologiska belöningssystem.

Belöningssystemet kan aktiveras av de mest skiftande aktiviteter.

Sannolikt är vi utrustade med olika starka belöningssystem. En del behöver obetydlig stimulans medans andra behöver starkare stimulans för att inte bli uttråkad och söker därför ständigt äventyr.

Genom experiment vet man att droger och alkohol påverkar lustcentra. En länk finns således mellan alkoholmissbruk och personer som jagar andra former av sensationer. Typiska exempel på sådana spänningssökande personer är bergsklättrare, racerförare, drakflygare, piloter och fallskärmshoppare.

Så nu vet jag varför jag lider av baksmälla efter flygningen och av abstinensbesvär när vädret är dåligt!

Magnus Pfannenstill

Köp gamla Hypoxia

Restexemplar av tidigare nummer av Hypoxia finns i varierande antal av nummer 6 t o m 26. Sänd på enklaste sätt sedel, check, frimärken eller sätt in på mitt privata postgirokonto 91 22 81-3 10 kr per önskat ex. Glöm inte adress!

Rolf Björkman, Backlöksv 103, 162 43 Vällingby

HAVERIRAPPORT.

Tid: Sön 14/2-88 kl.13.30 Plats: Degernäs,Umeå

Väder: Klart, 6 m/s sydlig vind

Bakgrund: Fyra elever skulle under en veckas tid utbildas till Häng 2 (från noll). Utbildningen skulle ske med bogsering efter snöskoter som huvudmetod. Instruktör var *instruktör* , *plats*
Detta var första kursdagen och eleverna fick ägna hela förmiddagen med att springa på marken med vingen och träna upp markkontrollen. Sedan bogserades eleverna på mycket låg höjd med hjälp av "folk" som dragkälla. Dessutom så fanns en person på sidan av resp. vingbom med en lina till denna som säkerhet om eleven skulle "tappa kontrollen". Det hela går riktigt bra frånsett att det är problem för"dragarna" att orka springa tillräckligt fort och länge i lössnön. Alla gör ett par flyg med ovanstående metod.
Instrukt tycker att eleverna börjar bli mogna att bogseras efter snöskoter. *Eleven* ,Umeå, får börja eftersom hon fattat detta med korrigeringar mycket snabbt och bra. De använder sig av 30-40 m lina,samt nu liksom förut "säkerhetslinor" från vingbommarna.
Instruktören börjar dra och *eleven* åker upp 6-7 meter i luften. Lite högre än beräknat p.g.a. en kraftig vindby. De som håller i säkerhetslinorna måste släppa då de inte hinner springa med. Vingen börjar vika av till vänster och *eleven* syns inte göra något försök att korrigera. *Instrukt* har slutat dra och och vingen närmar sig marken under pågående vänstersväng. Vänster vingbom är den del som först får markkontakt. Vingen är då c:a 45° (gir) ur kurs och c:a 10 m till vänster om spåret. Vingen vrider sig ytterligare 45°runt vingbommen innan bygelstopp och näbbning följer. Det ser ut som hon släpper bygeln och gungar in i seglet, allt enligt instruktionerna.
Det hela ser relativt odramatiskt ut,men några personer rusar i varje fall fram för att hjälpa henne upp. Alla blir mycket förvånade och chockade när *eleven* berättar att vänster överarm är avbruten.
På vingen (av mellanstadietyp) blev det inga som helst skador.

Personlig kommentar: Maximal otur-då hjälper ingenting. Att den enkla näbbningen skulle orsaka ett armbrott kan ingen belastas för. Ingen kan hellre förklara vad som orsakade frakturen rent fysiskt-allt såg helt okej ut när hon gungade in i bygeln. Visst kan man tycka att vinden var i kraftigaste laget,men olyckan kan ändå inte sättas i samband med vindstyrkan. Att *instrukt* ,med den enorma rutin han besitter,har kompetens att bedöma flygväder betvivlar jag inte det minsta.

Hasse Johansson , Umeå Hängflygklubb

Personnamn i texten har redigerats bort av Hypoxiared.

Red

GWAIHIR
HANGGLIDINGKLUBB
Arsenalsgatan 12, 411 20 Göteborg

utbildningen i höstas. Peter är en fixare som dragit igång en del aktiviteter i klubben. Under februari - mars leder han en teorikurs som framförallt lockat Häng I:or, men säkert har även mer erfarna utbyte av kursens innehåll. Vi är ca 10 personer som deltar och kursen är uppdelad i olika teman; meteorologi - bestämmelser och regler - aerodynamik - materiallära - trimning.

Peter ställer upp ideellt för att förmedla en del av de på instruktörskursen uppfräschade kunskaperna - ett fint initiativ som vi tackar för !!

GWAIHIR HAR FYLLT 10 ÅR !!!

En ganska kort tidsperiod ur de flesta synvinklar, men ur hängflygsynpunkt är det väl närmast en livstid. Hur många vinggenerationer har t ex sett dagens ljus under denna tid, - är det fyra ??

Vad händer under kommande 10-årsperiod ? Kanske bromsas utvecklingen vad gäller utrustningen eftersom så stora framsteg redan gjorts? Kanske kommer dagens organisation att fortsätta i de hjulspår som börjat köras upp?
- Låt oss i alla fall hoppas att Gwaihir fortfarande betraktas som en fast punkt i hängflygets föränderliga värld.

Gwaihir har till viss del under året också följt i gamla vanliga spår, en minskad tillströmning av nya medlemmar pga minskad skolningsverksamhet har dock märkts.

Årsmötet är en folksamlande aktivitet inom klubben (det är nog bara en eller annan fest som kan konkurrera om lika stor uppslutning) och i år kom ca 35 personer. De 'vanliga' frågorna kring klubblokal, medlemsavgifter och aktiviteter ventilerades. Klubben har 'fått tillbaka' Kent Gustavsson som ordförande, så Peter Mattson kan åter ägna full uppmärksamhet åt flygningen (möjligen med viss konkurrens från familjen). Han tackas för sin insats som ordförande i två år.

Gwaihir har fått en ny instruktör, Peter Lütze, som gick

Uppsala 7/3 1988

Till Hängflygsektionens Styrelse

VART ÄR VI PÅ VÄG?

I dag har vi en mycket liten elit som kan hävda sig internationellt.
På hängflygkonferansen 87 verkad alla överens om att vi måste satsa på bredden.
Vi måste se till att fler piloter börjar komma till våra svenska tävlingar.
En tendens den senaste tiden har dock varit att tävlingsarrangörerna haft stora ambitioner att arrangera "elittävlingar". Med det menar jag tävlingar som är olämpliga för piloter utan större tävlingserfarenhet och som ofta ställs in, *inte för att det inte går att flyga* utan för att det inte är XC-förhållanden.
Det här är en utveckling som på kort sikt gynnar vår lilla elitgrupp men hindrar bredden att utvecklas, på längre sikt kommer även vår lilla elit att drabbas. Det är ju från bredden bland annat pengarna kommer.
Ett sätt att få nya piloter att börja tävla är att anpassa krav och förutsättningar på rankingtävlingarna så att även tävlingsmässigt mindre erfarna piloter kan deltaga. Häng 3 + sportlicens skall naturligtvis vara ett krav.
Nu i år står alla våra potentiella framtida tävlingspiloter inför ett svårt problem. Hur skall de lägga upp årets flygningar?
De har en begränsad erfarenhet och en i de flesta fall begränsad ekonomi.
De flesta är inte ens ute efter att försöka vinna en rankingtävling på kort sikt, men vill ändå deltaga i rankingen både för att skaffa sig erfarenhet och få ett mått på sin kapacitet.
Som planeringen ligger för närvarande (hypoxia nr 26) måste jag tyvärr konstatera att det även i år blir en satsning på eliten.
Rankingtävling i form av pristävling med internationell status är definitivt inget för andra än elitpiloter. De som ändå skulle deltaga måste om de flyger innom "sina" säkerhetsmarginaler känna sig blåsta på alla möjligheter till prispengar. I det läget är 900 SKr. dyra lärpengar.
Tyvärr kan man dock förutse att många kommer att ryckas med av tävlingsyran och flyga över sina förmågor.
Med andra ord en rankingtävling av det här slaget är helt förkastlig utom för "elitpiloter". Det betyder att årets ranking är "körd" för alla som inte vill deltaga i pristävlingen eftersom antalet rankingtävlingar är få och det är viktigt att få poäng i minst 4 stycken.
(Än är ju bara tre rankingtävlingar anmälda)
Till sist. Jag är inte negativ till tanken på en Pristävling. Det behövs lite nya grepp för att få bättre fart på sporten. En sådan här tävling ger säkert bra PR. I det här fallet verkar det dock som om piloterna först skall sattsa till en rejäl pot och sedan slåss om den. Det skulle kännas bättre om prispengarna var sponsrade av tex. reklampengar.

Ralph Stålberg

Årets Gwaihir Open kommer i år att gå av stapeln i Österrike. Tävlingsuppgiften är längsta out-and-return XC. Resan görs i slutet av maj - början av juni och platsen är 'Goldeck - det gyllene hörnet av Österrike vid staden Spittal a.d Drau'. Vi hoppas väl på en rapport för HYPOXIA.

Det var lite om dagsläget i Gwaihir. Alldeles färska nyheter är att årets första fina flygbara helgdag (med förhållanden passande för Rörtången) inträffade den 12 mars. Traditionellt brukar det vara några fina vinterdagar i januari med klart och bitande kall nordan, men i år har det varit bedrövligt. Desto skönare är det kanske då när det till slut blir en fin dag.

I år (igår) var vi 10 flygare som fick en kanonstart på flygåret genom perfekta hangförhållanden. Strålande vårvinterväder, någon grad varmt och NNV 7-9 m/s gjorde dagen till en upplevelse. Den sammanlagda flygtiden var nog närmare 12 timmar och stundtals var det 5 vingar i luften...

Vi hoppas på en god fortsättning och ett bra år för Gwaihir och andra klubbar.

Lars Josefsson

Dansk Drageflyver Union

Sekretær: Brit Lind
Stenløsevej 129
5260 Odense S
Telf. 09 15 37 00

Ovar Häggström
Kompassg 7
S-413 16 Göteborg
SVERIGE

Odense, den 1. marts 1988

Tak for din henvendelse. Den vil blive behandlet på førstkommende bestyrelsesmøde i Dansk Drageflyver Union - medio marts 1988.

Efter mødet vil vi kontakte dig snarest.

Med venlig hilsen

Brit Lind

Till HYPOXIAs läsare

När du läser detta är kanske flygning i Danmark tillåten igen. Vi svenskar kan dock bli tvungna att gå med i DDU/komplettera vår försäkring. Kontakta mig på adress enl ovan för mer inform.

Danmark dejligst

Ovar Häggström

SCOTTEN

Scottens vårprogram har kännetecknats av en intensiv utbildnings- och träningsverksamhet. Vädermakterna har varit ovanligt vänliga. Det goda med den stora bristen på snö under större delen av vintern har varit att skidliftarna varit stängda. Våra bästa skolbackar har därmed varit öppna för oss i stället.

Årsmötet hölls i sedvanlig stil med ett trettiotal deltagare. Viktigt beslut var att åter arrangera DM för mellersta tävlingsregionen (27-28 augusti). Vi kan dessutom konstatera att vi har en stabil och god ekonomi →

trots så låg medlemsavgift som 100 kr.

Klubben arrangerar klubbmästerskap i form av bogsertävling 28-29 maj. Som vanligt är Per Drago sammanhållande.

Enskilda klubbmedlemmar har varit på "flygupptäckarfärd" på olika platser. Själv har jag varit på årlig visit i Storbritannien (Wales) med fina flygtillfällen. Jag planerar ytterligare en resa dit under juni.

Bogserverksamheten har varit mer begränsad än vanligt i år m h t att F 16 varit stängt för all privat verksamhet på fältet. Vi kan bara hoppas att möjligheterna förbättras.

Vi ser i varje fall fram mot en trevlig flygperiod.

Rolf Björkman

GULDPLAKETT

I samband med FSF/H årsmöte utdelades FSF förtjänstplakett i guld till Rolf Björkman för ideellt arbete med Hypoxia i 10 år.

Anledningen till att plaketten utdelades just nu var att Rolf hade meddelat att han ville lämna ansvaret för Hypoxia i och med årsmötet. Nu blev det i praktiken inte så eftersom efterträdaren hoppade av med tanke på sin egen disponibla tid. På delvis nya premisser åtog sig Rolf att tills vidare fortsätta som redaktör. Därmed kunde styrelsen andas ut för ett tag. För de flesta medlemmar torde Hypoxia vara det viktigaste som sektionen gör och den måste ovillkorligen leva vidare.

Nu är det med blandade känslor hos både Rolf och mig som arbetet med Hypoxia fortsätter. Den uppskattning som sektionen visat genom att föreslå FSF att utdela plaketten utgör otvivelaktigt en kick för Rolf att ytterligare en tid spänna bågen.

Grattis Rolf tillönskar hustrun och tillika FSF/H sekreterare

Gunilla

Säljes

La Mouette stirrupsele, röd med fallskärmsficka, 800 kr. Bengan, 0155-110 59.

Magic 4 166 Full Race, röd mylarframk, gult dubbelsegel, ett år. Håkan Sundin, 060-55 22 87.

Air-Bulle sele, 800 kr. Martin 042-18 11 80 el 046-12 93 83.

Vishion Eclips, nyb, 55-85 kg. Ronald Hasse, 0523-441 02.

Nimbus 62, mellanstadie, 180, -87. Stirrupsele + 3 bygelb, allt ca 10000 kr. Per Blom, 0920-260 46.

Magic IV 166 -86, 70 h, VB + speedb. Räddnskärm PA Safety Eq, Kevlarlinor. Dito Halley Paraclete. Flygradio ICOM IC-A2 m tillb. Vario AFRO Analog. Per, 0620-112 23.

Ace RX 165, blå/vit, 14000 kr. Bug sele 160-175 cm, 2500 kr. Thypoon S4 155, grön, 10000 kr inkl sele. Transportvagn för 1-3 vingar under längre vandringar till start, 1000 kr. Arne Madsen, Klocka Gård, 0647-710 60.

Magic I, 8500 kr. 040-18 39 31.

Tecma Medium 15 m^2, Sele AirBulle ny. Pernilla, 035-10 11 54.

Atlas 16, speedb. Anders Forslöv, 035-311 87.

Super Scorpion , 6000 kr kan disk. 0640-412 62.

Streak 180, högprest, 8000 kr. Roland, 019-750 09.

Typhoon S4, stor, vit, regnbågsfärgad unders, mylarfr, speedb, 8000 kr. Rolf, 08-739 39 70.

Köpes

Beg hängglidare för nyb. Beg selar och räddnsk. Rolf, 08-739 39 70.

Annonsbestämmelser

Du som vill annonsera i Hypoxia har flera alternativ.

Enkla radannonser är gratis. De skall på något sätt röra hängflyg eller ha intresse just för hängflygare. De redigeras och endast strikta fakta tas med. Superlativer och bedömningar tas i allmänhet bort.

Företagsannonser eller mer innehållsrika annonser tas in på betald plats. Endast tredjedelsidor kan utnyttjas. Du kan köpa hur många tredjedelar som Du önskar. Välj alltså 1/3, 2/3 eller helsida. Varje tredjedel kostar 100 kr. Ditt orginal skall kunna tryckas direkt. Foton och skuggade ytor kan bli otydliga eller dölja text. Olika svärtningsgrader kan också ge dåligt tryck. Yttermåtten får inte överskridas. Lämnar Du en halv sida sätter vi den på 2/3 utrymme och det kostar 200 kr.

Max bredd är 180 mm.
Max höjd per 1/3 är 90 mm.
Om yttermåtten överskrids förminskas texten till 85 %.

Du kan också lämna ett eget tryck om Du vill ha högre kvalitet eller färg. Då svarar du själv för tryckning och lämnar oss det antal blad som motsvarar upplagan för aktuellt nummer. Varje blad kostar 600 kr oberoende av mängden tryck. Bladen häftas till Hypoxia som tilläggssidor.

Annonsunderlag skall vara red tillhanda senast det datum som angivits i föregående nummer.

Betalning skall göras i förväg via FSF/H postgirokonto 91 29 93-3. Ange nr.

Red

Samlade

Inga nya ändringar till "Samlade föreskrifter för hängflygning" har utgivits. Tidigare har två ändringar införts.

Rolf Björkman

DM 88

Hängflygklubben Scotten arrangerar DM för mellersta tävlingsregionen 27-28 augusti 1988.

Preliminärt blir det bogsertävling.

Per Drago har huvudansvaret och lämnar ytterligare upplysningar, tel 08-755 70 26.
Sista minuten-upplysningar på telefonsvarare 08-739 39 75.

VÄLKOMNA!

Utdrag ur FSF Årsberättelse

FSF:s LEDNING

HEDERSORDFÖRANDE
HKH Prins Bertil
Bertil Florman

FSF STYRELSE

Ordförande:	Bengt-Eric Fonsell
Vice ordf	Thomas Thoren

Övriga ledamöter (med suppleanter):

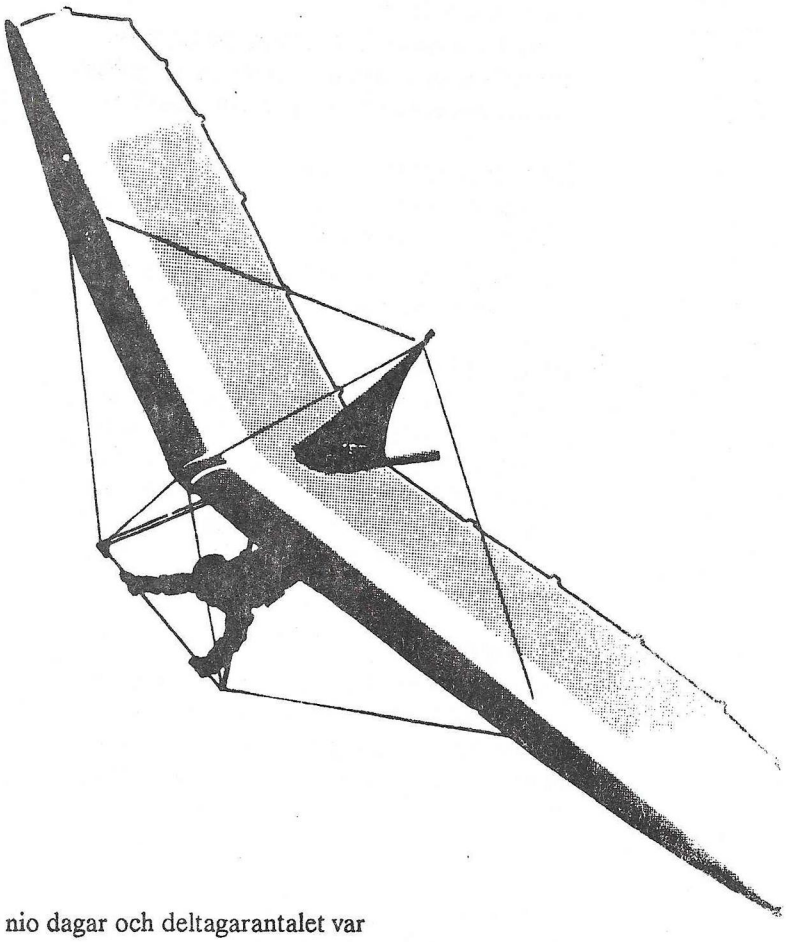
Ballong:	Per E Johansson (Hans Åkerstedt)
Fallskärm:	Roland Bäcklin (Göran Lilja)
Hängflyg:	Rolf Björkman (Sven Linden)
Motorflyg:	John Tuvefalk (Marianne Lindman)
Segelflyg:	Gösta Arvastson (Olof Jonsson)
Övriga:	Åke Pettersson (John Grubbström)
	Carin Thoren (Stig Kernell)

RESULTATRÄKNING 1987

HÄNGFLYGSEKTIONEN

Intäkter		
RF-bidrag ord.	34	32
Övr. RF-bidr	3	-
Övriga intäkter	215	128
Summa	252	160
Kostnader		
Utbildning	40	7
Materiel	-	3
Information, PR	22	11
Försäkring	30	25
Resor	5	6
Övrigt	14	15
Administration	6	3
Nationella tävlingar	11	14
Internationella tävlingar	89	32
Summa	217	116
Resultat	35	44

HÄNGFLYG



STYRELSEN
Ordförande: **Karl-Axel Dahlberg**
Sekreterare: **Gunilla Björkman**
Kassör: **Folke Wikberg**
Utbildning: **Rolf Björkman**
Tävling: **Odd Kvalsvik**
Sponsring: **Sven Linden**
Info, UL: **Robert Krockmar**
Suppleant: **Bo Kärrman**
-"- : **Ronny Grimm**

REPRESENTATION
FSF styrelse
Ordinarie: **Rolf Björkman**
Suppleant: **Sven Linden**

FAI/CIVL
Ingvor Wikberg

Valberedning (FSF och FSF/H)
Orvar Häggström
Per Drago

KLUBBAR OCH MEDLEMMAR
Två hängflygklubbar har tillkommit under året varvid antalet totalt ökat till 21. Det totala antalet medlemmar i klubbarna var 716, vilket är en ökning med 49 jämfört med föregående år.

HÄNGFLYGLICENSER
Antalet giltiga hängflyglicenser var vid årets slut 588 stycken, vilket är en ökning med 89 jämfört med föregående år.

SPORTLICENSER
Endast innehavare av den högsta hängflyggraden, Häng III, är berättigade att erhålla sportlicens och därmed deltaga i internationella och större nationella tävlingar. Totalt hade 91 hängflygare sportlicens under 1987.

TÄVLINGSVERKSAMHETEN
Tävlingsverksamheten var i stort sett oförändrad jämfört med föregående år, då den ökade markant. Även om ett flertal tävlingar måste inställas på grund av dåligt väder var utfallet av de genomförda tävlingarna godtagbart.

Varken EM eller VM genomfördes under året. Det VM som skulle ha genomförts i december flyttades till januari 1988.

Svenskt lag deltog vid NM som gick i Finland under nio dagar. För första gången genomfördes en större hängflygtävling i Norden med bogsering som startmetod. SM arrangerades av Lidingö Deltaving Klubb. Tävlingen pågick under nio dagar och deltagarantalet var gott.

DM arrangerades i norra och mellersta tävlingsregionerna. DM/mellersta genomfördes med hjälp av vinschstart, varvid årets längsta flygning, 55 km, noterades. Den hade kunnat bli längre om inte havet tagit emot!

Av övriga nationella tävlingar skulle tre ha varit kvalificerande för rankinglistan. Endast en av dessa kunde dock genomföras. En tävling i Norge, som gav poäng till rankinglistan, genomfördes.

I rankinglistans resultat kunde inräknas:
* Sammanställt resultat från 1986
* Fyra heat från SM
* En norsk tävling
* En svensk nationell tävling
* Resultat från distansligan

Varje tävlandes fyra bästa resultat från de totalt åtta likvärdiga delarna ovan räknades.

För första gången genomfördes under året en distansliga, vilken dels gav vinnaren direktkvalificering till VM, dels gav poäng till rankingtävlingen. Deltagandet var dock litet.

Vid World Masters i Kössen, Österrike, deltog ett svenskt lag.

TRÄNINGSLÄGER
30 piloter deltog vid ett träningsläger vid Mont Grappa i Italien. 15 av dessa, de bästa från rankinglistan, hade stöd från FSF/H.

CENTRAL UTBILDNING
Planenligt genomfördes under hösten en instruktörskurs vilken tillförde sektionen 12 nya hängflyginstruktörer. Utbildningen finansierades via centrala ledarkursmedel.

INFORMATION
FSF/H:s informationsorgan Hypoxia utkom planenligt med fyra nummer. Samtliga medlemmar i hängflygsektionens klubbar får sig Hypoxia hemsänd, varför sektionsstyrelsen anser att alla meddelanden om ändringar av föreskrifter med mera når alla landets hängflygare.

ÖVRIGT
Samlade föreskrifter för hängflygning sändes i reviderad form ut till alla landets hängflygare. En rättningsprocedur har fastställts och två rättningar har utkommit under året.

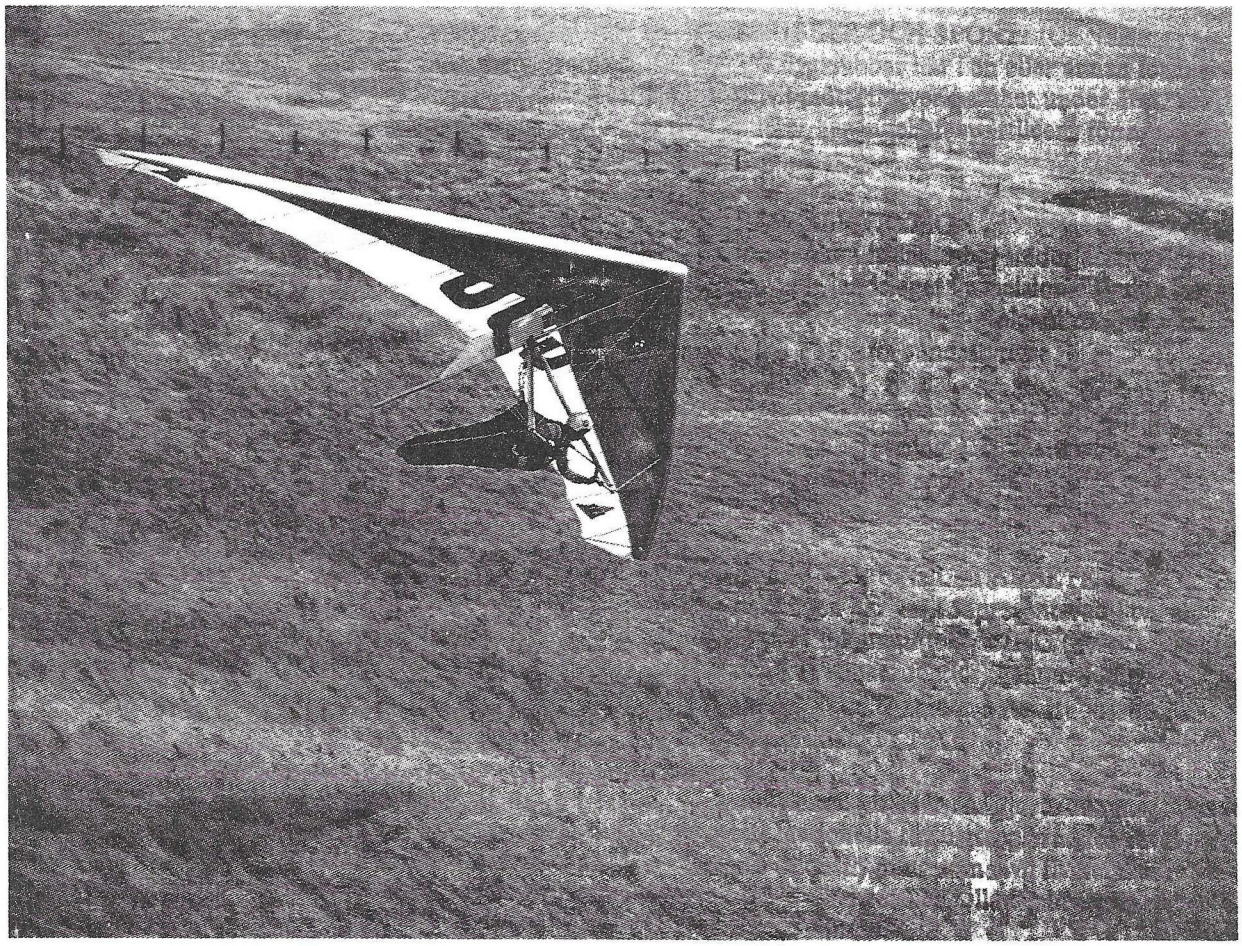
Det första typgodkännandet av ultralätta flygplan klass A (motoriserade hängglidare) har genomförts. De första certifikaten för ultralätta flygplan, där utbildningsgången gått via hängflyget, kunde också utfärdas av luftfartsverket.

Ytterligare två bogservinschar har tillkommit under året. Totalt finns i landet nu tre stycken.

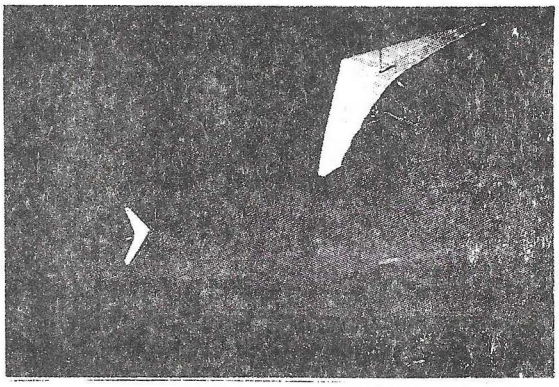
Flygsäkerheten har legat på en godtagbar nivå. Några haverier med personskador, dock inte bestående, utreddes av Statens Haverikommission. En svensk pilot omkom under flygning på Lanzarote.

Den första reella verksamhets- och planeringsinriktningen har antagits i form av en femårsplan för åren 1987-1991. Planen har under året kunnat följas till sina huvuddelar.

Fotot nedan och teckningen på föregående sida är bägge ur FSF hängflygsektions tidning HYPOXIA. Tidningen utkommer med fyra nummer per år och redaktör sedan starten för snart tio sedan har varit **Rolf Björkman.**



RESULTAT HÄNGFLYG



Fotot och teckningen på den här sidan är bägge ur HYPOXIA.

NM, Routavaara, Finland, 19/6-27/6

1.	Håkan Sundin, Sverige	1878
2.	Anders Andersson, Sverige	1856
3.	Geir Olsen, Norge	1503
4.	Mats Karlsson, Sverige	1442
5.	Björn Nyflött, Norge	1425
6.	Heikki Räisinen, Finland	1394
7.	Thor Alvik, Norge	1320
8.	Per Fornander, Sverige	1285
9.	Urban Lind, Sverige	1284
10.	Heikki Laitinen, Finland	1273

Lagresultat

1.	Sverige	5176
2.	Norge	4248
3.	Finland	3749
4.	Danmark	1631

(17 piloter från fyra nationer deltog)

SM, Åre, 11/7-19/7

1.	Håkan Sundin	3369
2.	Fredrik Fex	3148
3.	Anders Andersson	2842
4.	Urban Lind	2668
5.	Björn Kroglund	2574
6.	Per Fornander	2534
7.	Mats Romson	2499
8.	Ralph Stålberg	2227
9.	Göran Liss	2011
10.	Lars Lind	1997

Lagresultat

1.	Sundsvalls Hänggäng	8879
2.	Lidingö Deltaving Klubb	6820
3.	Skånes Drakflygarklubb	6064

(37 piloter deltog)

DM norra regionen, 28/5-31/5

1.	Ernst Edholm	2615
2.	Gunnar Remer	2510
3.	Lars-Göran Edström	2135

(16 piloter deltog)

DM mellersta regionen, 29/8-30/8

1. Björn Kroglund
2. Ralph Stålberg
3. Peter Wallin

Distansligan 1987

1.	Folke Wikberg	1000
2.	Håkan Sundin	906
3.	Kenneth Norberg	671
4.	Mathias Petersen	277

Rankinglistan 1987

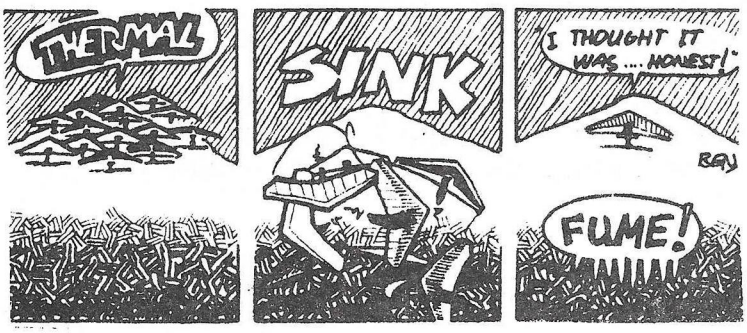
1.	Håkan Sundin	3812
2.	Björn Kroglund	3758
3.	Anders Andersson	3597
4.	Urban Lind	3318
5.	Fredrik Fex	3290
6.	Per Fornander	3095
7.	Folke Wikberg	3029
8.	Ralph Stålberg	2835
9.	Mats Romson	2620
10.	Kenneth Norberg	2567

(46 piloter deltog)

World Masters, Kössen, Österrike, 24/5-6/6

1.	Martin Jursa, Österrike	408
2.	John Pendry, Storbritannien	393
3.	Mats Karlsson, Sverige	381
11.	Folke Wikberg, Sverige	309
17.	Fredrik Fex, Sverige	273
21.	Håkan Sundin, Sverige	251
33.	Oddvar Kvalsvik, Sverige	208

(80 piloter deltog)



90 KM DISTANS

DEN NORDVÄSTLIGA VIND OCH DET FINA VÄDRET SOM METROLOGERNA LOVAT TILL ONSDAGEN DEN 13/4 SKEN MED SIN FRÅNVARO. TROTS DET ÅKTE JAG OCH ANDERS "PILES" GUSTAVSSON TILL ALLEBERG. MEN PÅ BERGET BLÅSTE EN SVAG NORDLIG VIND,LYCKLIGTVIS BÖRJADE DET KLARNA IFRÅN NORR. SÅ VI AVVAKTADE MED FIKA, OCH TRÄFFADE PÅ JÖNKÖPINGSBON BERNT SVENSSON SOM OCKSÅ FÖRLITAT SIG PÅ METROLOGERNA.

DEN ENERGISKE BERT VILLE ÅKA TILL PLANTABERGET DÄR DET ÄR NORDLIG START. VARFÖR INTE TÄNKTE JAG OCH ANDERS, VÄDRET VERKADE BARA BLI BÄTTRE OCH BÄTTRE. MEN DE 3-5 M/S SOM FLÄKTADE PÅ PLANTABERGET RÄCKER INTE TILL SÄKERT HÅNG. SÅ DET BLEV TILL ATT SÄTTA SIG OCH VÄNTA, OCH STUDERA DE CUMULS SOM BÖRJADE VÄXA UPP. VID 13 TIDEN HADE VINDEN ÖKAT TILL FLYGBARA 7-8 M/S. JAG VAR FÖRST UT PÅ RAMPEN, OCH MED HJÄLP AV BERNT STARTADE JAG KL 1400. DET VAR RELATIVT STÖKIGT I LUFTEN, BEROENDE PÅ DEN TERMISKA AKTIVITETEN. MEN MED DE 70 METER SOM HÅNGET LYFTE VAR DET FULLT MÖJLIGT ATT PLOCKA TERMIKEN. SÅ EFTER CA 10 MINUTER VAR JAG PÅ VÄG MOT MOLN-BAS MED ETT MEDELSTIG PÅ 2.5 M/S. VÄL UPPE I MOLNBAS PÅ 1400 METER ÖVER START, BÖRJADE JAG GLIDA MOT DEN NYBILDNING JAG TIDIGARE OBSERVERAT. VÄL FRAMME UNDER DET NU FINA MOLNET STEG JAG ÅTER TILL MOLNBAS. PÅ DETTA SÄTT FLÖG JAG SÖDERUT MOT SMÅLAND, DÄR BASEN STEG TILL 1500-1600 METER. DE SMÅLÄNDSKA SKOGARNA MED MYCKET SAND I MARKEN ÄR FINA TERMIKGENERATORER, MEN I GENGÄLD ÄR DET MYCKET ONT OM LANDNINGSPLATSER, SÅ NÄR JAG FLÖG ÖVER HESTRA KOMMUN HADE JAG ATT VÄLJA PÅ ATT CHANSA OCH FLYGA CA 2 MIL TILL UTAN LANDNING ELLER ATT LANDA NU.

DÅ JAG ÄR DEN FÖRSIKTIGA TYPEN VALDE JAG ATT BRÄNNA AV MINA 800 METER OCH LANDA PÅ ETT LITET GÅRDE. TOTALT NEDFRUSEN RIGGADE JAG NER VINGEN OCH SVARADE PÅ DOM VANLIGA FRÅGORNA, KAN DU STYRA, BLIR DET INTE JOBBIGT FÖR ARMARNA OSV. EFTER ATT FÄLLT IHOP "HUDEN" BÖRJADE PROMENADEN MOT CENTRUM, OCH EFTER ETT 30-TAL EN-KRONOR VAR SKJUTSEN PÅ VÄG. DET BLEV TILL ATT SÄTTA SIG OCH VÄNTA, MEN MAN VÄNTAR SÅ GÄRNA EFTER EN SÅDAN FIN FLYGUPPLEVELSE. HEMMA PÅ KVÄLLEN MÄTTE VI STRÄCKAN, SUMMA 90 KM I SKRIVANDE STUND LÄNGST I SVERIGE. DEN KVÄLLEN SOMMNADE MAN NÖJD MED SIG SJÄLV BÅDE SOM MÄNNISKA OCH PILOT.

TILL ER SOM HAR TÄNKT ER TILL ALLEBERG I SOMMAR KAN RAPPORTERAS ATT OST-SIDAN NU ÄR RÖJD OCH STARTBAR ÄVEN I LITE SÄMRE FÖRHÅLLANDEN. I ÅR HAR VI SATT HÅNG 3 SOM KRAV VID TOPP-LANDNING, PGA ATT DET OFTA ÄR MYCKET TURBULENT,ROTOR FRÅN BERGSKANT-EN. VI HAR ÄVEN VÅRAT NYA STÄLLE PLANTABERGET KLART FÖR FLYGNING. DET LIGGER 1,5 MIL NORDOST OM ALLEBERG, 70 METER HÖGT OCH CA 500 METER LÅNGT HÅNG I NORDLIG RIKTNING. OM DU TÄNKER FLYGA PÅ "PLANTERS" PRATA MED NÅGON LOKAL PILOT OM LANDNING SAMT VILKA VÄGAR VI FÅR ANVÄNDA.

ALLEBERGS HÄNGFLYGKLUBB
ROBERT ELMERSSON

Hej alla H-flygvänner!

En lång och i våra trakter osedvanligt snörik vinter förefaller att vara på reträtt av solvärme och ljumma vindar att döma. De "rätta molnen" börjar byggas upp. Dock, den som är klok behåller täckjackan på ett tag till.

För oss i Umeå hängflygklubb, UHFK, har den gångna vintern inte inskränkt på flygaktiviteterna i någon större grad. Ett tiotal av oss har under dec-jan kunnat dra söderut till Lanzarote.

På Luciadagen kom vi igång med vintersäsongens första bogsering. Vännen Lars Oskarsson premiärflög och skrapade ihop en del tid. Lars, som är en mycket flygsugen f d pilot i flygvapnet, toppar vår interna lista med över 50 uppdragningar i vinter.

En fin sponsring av generalagenten för SKII-DOO förenat med dispens för UHFK har gjort det möjligt för många av oss att beskåda Tavelsjö von oben.

Vanligtvis har 400-meterslinan kommit till användning men även kortlinan har använts flitigt, då företrädesvis i skolsammanhang.

Skaitingsystemet, som vi använder oss av, har till alla delar fungerat på ett tillfredsställande sätt. I runda tal har över 500 uppdrag gjorts på Tavelsjön i vinter utan malörer. Bygelben? Peanuts!

Ett 70-tal uppragningar blev december månads resultat. Nyårsflyget med vänner från Piteå, Arjeplog och Skellefteå blev en kall avslutning med -25c.

En till alla delar lyckad nyårsfest med över 40 deltagare fick sätta punkt för 1987.

På årsmötet, som hölls den 14 mars, instiftades ett vandringspris att dela ut till den som under året genomför den längsta distansflygningen med start i AC eller BD län. Tävlingen står öppen för alla. Så, gott folk, välkommen! Det finns en del intressanta ställen här uppe i norr.

KM som flögs för andra året i följd på Tavelsjöns is blev en kul och in i det sista spännande tävling. 17 aspiranter ställde upp. Mathias Petersén vann duellen i knivskarp konkurrens med Hasse Johansson och Fred Lundberg i nämnd ordning. Två tuffa damer, Annicka Hopfgarden och Susanne Broström svarade för den mest temperamentsfula uppvisningen efter landning. Snacka om vokabulär och kroppsspråk!

Nu närmast väntar en tur till Åre för H II-or och H III-or. Helgen den 23-24 april är aktuella datum. Därefter DM i Gällivare. Eventuellt kan denna tävling gå på Galtis. Hur många från UHFK som skall deltaga i SM är ännu inte klart men några entusiaster lär få den övrigt hitresta eliten att darra på manschetten.

I övrigt kan sägas att UHFK snart kan fira treårsjubileum. Medlemmarnas antal har allt sedan starten ökat och är i dag över femtio. Fördelningen är ungefär följande: ett tiotal H III-or varav en är instruktör, vidare ca tio H II-or och slutligen ett tjugotal H I-or.

Bland övriga aktiviteter kan nämnas att vi nu i Påsk for till Marsfjället. Tillsammans med hängflygare från olika platser här uppe i norr var vi nog 35 piloter med varierande kompetens som prövade allt från begränsad backflygning till hangflygning under upp till ett par timmar i stöten. Några av oss prövade mer eller mindre framgångsrikt att flyga ner och ut ur fjället. Annicka drog från hygglig höjd och landade på lämpligt gångavstånd från logementet.

Undertecknad fick det lite svettigare då den där storvuxna och med tanke på den utlagda färdrutten något malplacerade granen materialiserade sig. På Dundret står en mindre släkting som jag stiftade bekantskap med i fjol. Det blev en s k femetta den gången. Av erfarenhet vet jag att granar är av ett hårt släkte under det att björkar visst skall vara rätt böjliga. Det är de åtminstone en bit upp. Under så kontrollerade former det nu gick att begära hamnade vinge och pilot i en lagom böjlig björk.

Tuffa tag rådde nästa dag som f ö blev den sista flygbara. Vinden var tilltagande under hela dagen och vid middagstid var det omkring nio-tio m/s på startplatsen.

Mvh.Calle

Ordförandebyte i Umeå

Ett stort tack till vår "klubbpappa" Hasse Johansson som lämnar sin

forts sid 25

En meteorologi-guide för nybörjare (och termikfiskare)

I förordet till denna artikel ur Sailplane & Gliding säger författaren Tom Bradbury, att den är skriven för de relativt oerfarna segelflygarna, som väntar på den rätta dagen att ge sig iväg från hemmafältet och pröva en Silver C-sträcka. Segelflygsport tycker att artikeln även kan vara en guide för dem, som hunnit få ett antal timmar i flygdagboken och några sträckkilometer bakom sig, och som är mera intresserade att nå en målflygplats än att vinna hastighetstävlingar. Vi har därför bett Lars Gibson att hjälpa oss med en översättning.

1. Val av en bra dag

De bästa förutsättningarna är vanligen för handen efter en kallfrontspassage (Fig. 1) samtidigt som:

(a) en högtrycksrygg närmar sig väster ifrån (eller åtminstone att isobararna börjar bli anticykloniskt formade), och

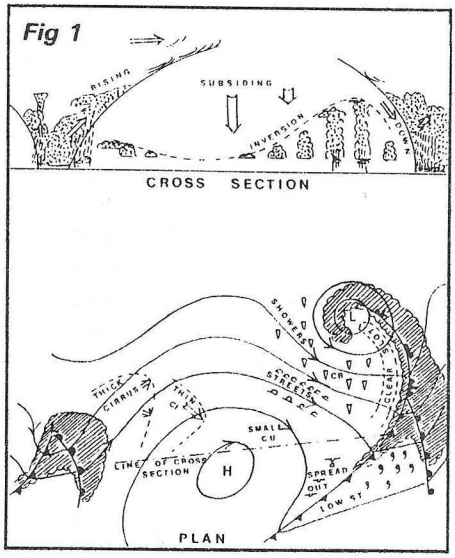
(b) vindstrykan i 600—1.500 metersnivån är mindre än 10 m/sek. (helst mindre än 5 m/sek.) samt

(c) väderprogrognosen räknar med att temperaturen är minst 10°C över daggpunktstemperaturen. (Som hjälp kan man använda prognosen för den kommande nattens minimitemp. och följande dags maximumtemp.; om skillnaden är 10°C eller mer, kommer troligtvis molnbasen att bli tillräckligt hög.)

Det finns en tumregel, som hänför sig till förhållandet mellan marktemperatur och daggpunkt. Vid stigande temperatur motsvarar varje grads skillnad mellan de båda temperaturslagen ung. 125 m höjd till basen av ett konvektivt moln. En temperaturskillnad på 10°C ger således en molnbas på cirka 1.250 m. Regeln gäller dock icke, då temperaturen faller.

2. Vägval

Vinden.
Enklast är det att få veta vinden på aktuella flyghöjder genom att kontakta närmaste större flygplats, men man kan även skaffa sig en ungefärlig uppfattning genom att studera väderlekskartorna i våra största dagstidningar. Kom dock ihåg, att dessa kartor är från föregående dag. Rent generellt kan sägas, att ju större avstånd mellan isobararna, desto svagare är markvinden.



Vindhastigheten är av kritisk betydelse för motvindssträckorna.

Även om stjärnpiloterna kan uppnå genomsnittsfarter omkring 100 km/tim under gynnsamma omständigheter, kommer den mindre erfarne segelflygaren sällan över 50 km/tim. Detta tvingar långsamma piloter att undvika motvindssträckor, såvida inte vinden är mycket svag. Om sådana inte kan undvikas, är det bättre att flyga dem på eftermiddagen än på morgonen.

Även om vindarna är svaga, är det viktigt att ta hänsyn till vindriktningen vid val av rutt och vändpunkter, ty det är nödvändigt att hålla sig borta från kustområden med pålandsvind. Sjöbrisen har en förmåga att sträcka sig långt inåt landet, där detta är slätt (såsom vid Västkusten, Mälardalen, Gotland etc.). Det finns enstaka tillfällen, då luften är så torr och instabil att bra termik kan påträffas även vid kuster med pålandsvind, men det lönar sig sällan att förlita sig på detta. Sådana områden är det bästa att passera tidigt på dagen, innan konvenktionen i inlandet har börjat suga in fuktig havsluft. (Fig. 2, avser Storbritannien, men kan appliceras på Sverige)

3. Val av rätt tidpunkt

Det är ofta en hets att komma i luften och iväg så snart som möjligt. Motstå denna stress, om det bara är en silver-sträcka du är ute efter. Såvida det inte är bekräftat, att vädret skall försämras, kan man räkna med att termikförhållandena kommer att förbättras under dagens lopp. Molnbasen når vanligen sin högsta höjd en bit in på eftermiddagen, och blåsorna blir jämnare och mera lättflugna under senare delen av dagen, även om avståndet mellan dem blir större.

Högre belägen terräng värms upp snabbare än breda, fuktiga dalgångar och stark termik påträffas över sådana områden som Bergslagen och mellersta Småland ungefär två timmar tidigare än över låglandet. Denna försening kan vara ännu större, då konvektionen är svag. (Fig. 3)

Artikel i Segelflygsport publiceras efter tillstånd.

4. Ändringar i termikstyrkan

Om man bortser från tillfällen med Cb verkar det som om genomsnittligt stig har ett samband med molnbasens höjd, eller toppen på blåtermik. En undersökning utförd i Frankrike visade, att stiget räknat i knop är (ungefär) 1,2 gånger molnbasen uttryckt i tusen fot, minus 1 knop. Översatt till svenska värden skulle det innebära, att 600 meters molnbas bara ger ynkliga 0,7 m/sek., vid 1.200 meters molnbas blir stiget 2 m/sek., och vid 1.800 är motsvarande värde 3. De flesta finner väl starkare stig än så, men man måste ofta sakta ner och acceptera svagare stig också. Dessa värden är användbara vid planering men får ej betraktas som exakta tal.

Avstånd mellan termikblåsorna

Om konvektionen är svag, ligger blåsorna tätare. Efter hand som termiken utbreder sig uppåt, blir avståndet större. Det förefaller dock inte att vara något direkt samband mellan styrka och avstånd, ty sent på eftermiddagen fortsätter avståndet mellan blåsorna att öka, fastän konvektionen ingalunda förstärks.

Sjunkområden

Termiken tidigast på morgonen producerar svagt stig, där sjunket till största delen är begränsat till området närmast uppvinden. Senare på förmiddagen, när konvektionen är starkare och stiget förbättrats verkar det som om sjunkområdena blivit utbredda. När uppvindsområdena blir färre (vanligen sent på eftermidagen), är sjunkområdena ej lika besvärliga, även om kraftigt sjunk kan förekomma i den omedelbara närheten av de kraftigaste uppvindarna. Under de två sista eller allra sista timmen av termikaktivitet är den begränsad till enstaka, väluppvärmda ytor såsom solbelysta bergssidor. Mellan dessa få platser är luften i stillhet och sjunket nästan obefintligt.

Ändring i stiget beroende på höjd

Över jämn terräng är termiken nästan alltid svag under 300 m, och utvecklar ingen nämnvärd styrka förrän över 600 m. Om termiken fortsätter upp i en cu, som är minst 300 m hög, kan det förekomma en ökning av stiget nära molnbasen. Men, de dagar däremot då cu-molnen är mycket låta, avtar stiget vanligen mycket markant alldeles under molnbasen. Vid sådana tillfällen blir molnöversidorna markant tillplattade. Molntopparna kan undantagsvis tränga igenom detta stabila skikt tack vare uppvindens momentum, men den stigande luften börjar sprida ut sig, då den närmar sig inversionen och följaktligen upphör stiget ganska plötsligt. Fig. 4 visar uppvindens styrka i förhållande till höjden vid sådana tillfällen och klargör, varför det är bortkastad tid att kämpa i uppvindens sista metrar. Situationen är densamma, då det inte finns annat än blåtermik att förlita sig till.

Fig 3

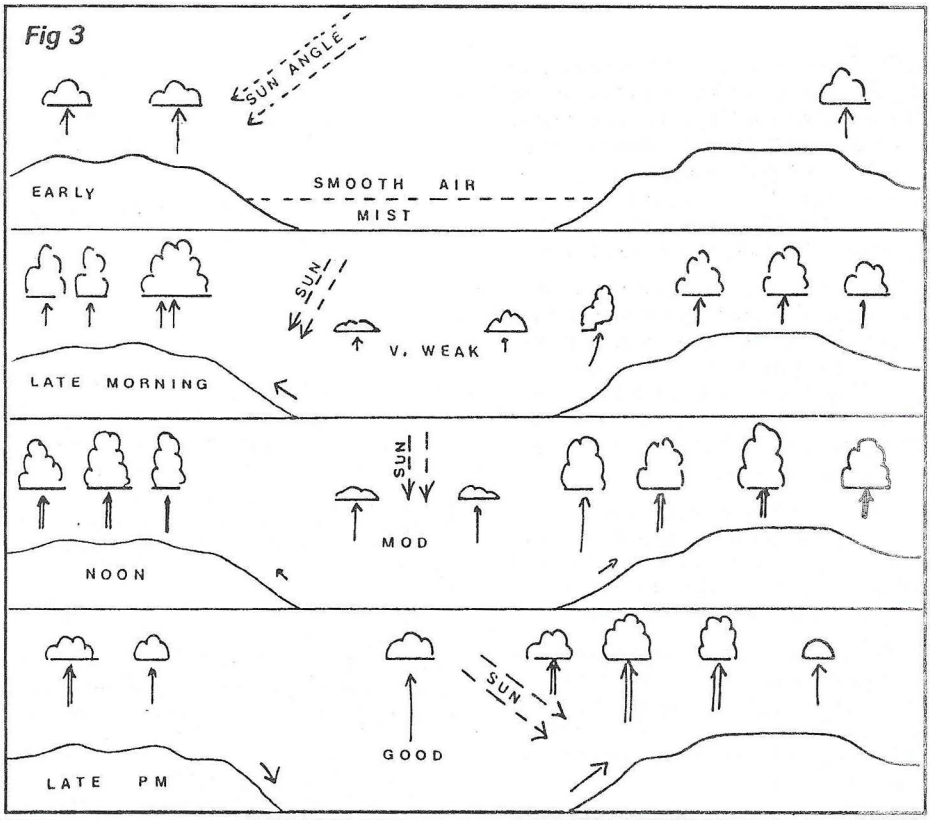


Fig 4

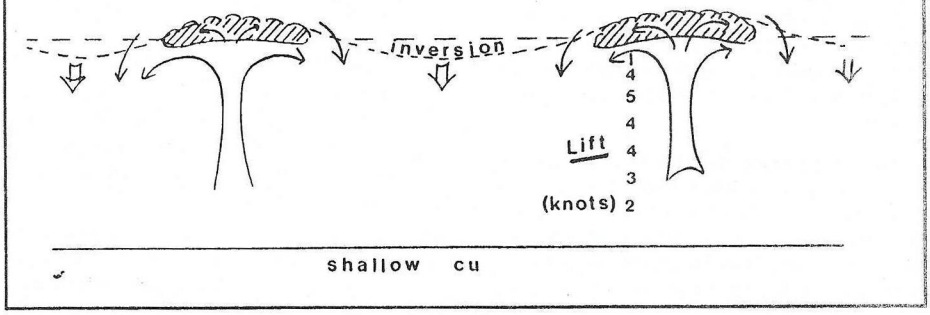
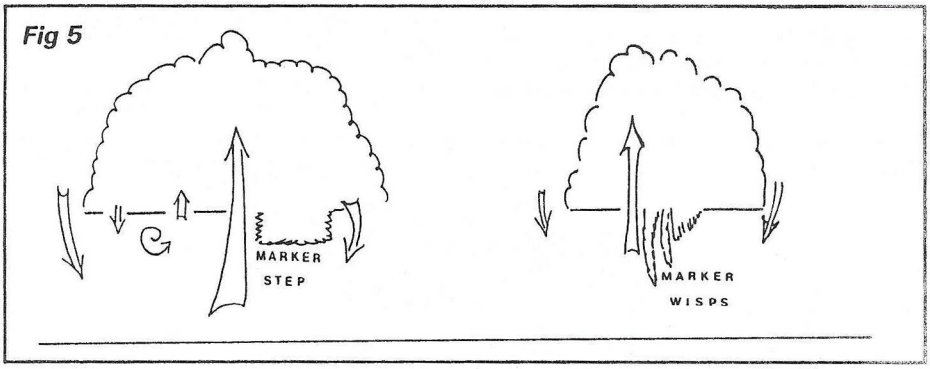


Fig 5



5. Sökandet efter uppvind

Att läsa molnen

En kraftigt bidragande orsak till stjärnpiloternas framgångar är deras förmåga att bedöma molnen; det tycks vara en kunskap, som man bäst lär sig i unga år.

(a) Aktiva cu-moln har vanligen klart definierbart raka, (ibland något konkava) undersidor och bulliga toppar med skarpa konturer.

(b) Ju större molnet är, desto svårare att hitta stiget. Ibland har sådana moln en liten nerbuktning i basen eller ett område med nedhängande molntappar. Det bästa stiget är för det mesta mycket nära detta nedhäng. (Fig. 5) Då sådana markeringar saknas, får man offra lite tid för att känna sig för. Den tiden är inte alls bortkastad, om man därigenom kan hitta platsen för det bästa stiget vid den tidpunkten på dagen.

(c) Uppvindens kärna är ofta på lovartsidan eller solsidan av molnet; om både vinden och solen är på samma sida, är möjligheten verkligen stor, att stiget också åter-

finns där. Bli dock inte förvånad, ifall stigets centrum ligger på ett helt annat ställe.

(d) Tunna moln under ett inversionsskikt uppvisar ibland en lock formad som en hake på översidan. (Fig. 6) Denna bildas vanligen, då vinden är starkare ovanför inversionen. Vindskjuvningen tar tag i den stigande molntoppen och vrider över den som en hårlock. Stiget är nästan alltid närmast lovartsdelen och sjunket på läsidan.

(e) Små moln har vanligtvis en mycket kort period på förmiddagen men det brukar räcka för att hitta stigområden i närheten. Ju större moln desto längre dess cykel; när det finns många, stora moln (täckande mer än halva himlen), upplöses många av dem utan att hinna visa några tydliga tecken därpå.

(f) Om uppvinden är mycket kraftig (3-5 m/sek i genomsnitt) är det högst sannolikt, att det även finns utpräglade sjunkområden i närheten. Dessvärre kan man inte alltid förlita sig på motsatsen.

(g) På väg mot ett attraktivt moln kan man plötsligt hitta ett underbart stig ute i det blå. Då är det troligtvis en kraftig nybildning på väg att forma sitt eget moln. En sådan ger ännu bättre stig än de äldre molnen runt omkring.

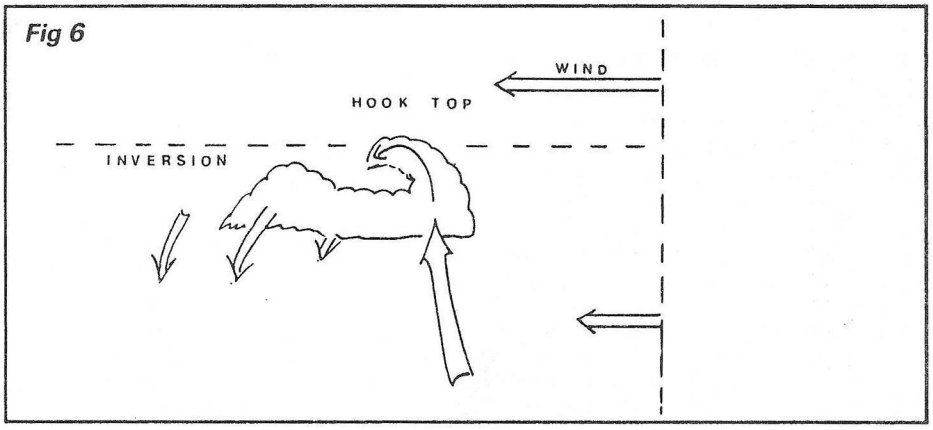
Molngator

Uppvindsgator är vanliga, även i blåväder. De bildas vanligen, då vinden är mer än 8 sekundmeter och kan bli långa vid kraftig vind. Eftersom de ligger i vindriktningen, är de till stor hjälp vid medvindsflygning. (Fig. 7)

En ensam molnslinga kan bildas från ett lokalt uppvärmt markområde, men de bästa molngatorna är inte beroende av temperaturskillnader vid markytan. Gator förekommer både över land och hav, särskilt när frisk kalluft sveper ut över ett relativt varmt hav.

''Streeting'' förutsätter ett stabilt skikt som bromsar upp konvektionen och ger nästan alla cu-topparna ungefär samma höjd. Avståndet mellan gatorna är ungefär 3 ggr konvektionens utbredning. Om topparna når 1.600 m blir det ungefär en halvmil mellan gatorna. Om inversionen höjs, ökar även avståndet mellan gatorna, vanligtvis genom att svagare molngator upplöses.

Fig 6



Originalartikeln säger, att man i England kan segelflyga ända upp till 80 km under en bra molngata utan att behöva kurva, men förflyttningen från en gata till en annan måste ske genom kraftigt sjunk.

Det är svårare att följa gatorna, då det bara finns blåtermik. Om man då flyger i mot- eller medvind och mest träffar på sjunkområden, är det troligt att färdvägen ligger mellan gatorna. Sväng då upp i sidvind i stället.

Vågor ovanför molngatorna (Fig. 8)

Lävågor kan bildas ovanför och vinkelrätt mot molngatorna. Sådana vågor är inte alltid markerade genom lenticularismoln. Den första vågen finns ofta vid lovartsidan av en molngata.

Om man flyger längs en molngata och träffar på ett stycke, där det förväntade stiget är ersatt med sjunk och det dessutom är en zon med ovanligt starkt och turbulent stig, är gatan sannolikt påverkad av vågorna ovanför.

Vågor har även påträffats parallellt med gator av tunna moln; gatorna tycks då verka som temporära kullar.

6. Att undvika sjunkområden

De mest erfarna flyglärarna och stegtränarna brukar uppmana en att ''följa energin'', d.v.s. att ta omvägen under aktiva moln hellre än att styra en rak färdväg. Ett vanligt problem är hur man bäst skall hålla sig undan från moln, som är på väg att lösas upp. Moln har ett begränsat liv och små sådana tenderar att tappa sin aktivitet tidigare än de stora, särskilt på förmiddagen. Fastän de stora molnen lever längre, tenderar de att lämna efter sig ett större och mera ihållande område av sjunk.

När fukten i uppvinden övergår till regndroppar, frigörs värme. Denna ger en ökad kraft till uppvinden, men så snart stiget upphör och molnet upplöses, förångas den sjunkande luften. Till förångningen åtgår all den tidigare bildade värmen och denna luft blir kallare än den omgivande. Denna kalla massa av luft skapar kraftigt sjunk; ju större molnet har varit, desto mera utbrett blir nedvindsområdet, när molnet upplöses.

Tecknen på upplösning är följande:

(a) Molnets topp förlorar sin skarpa kontur; det börjar se risigt ut. (I dubbel bemärkelse, sättarens anm.)

(b) Molnbasen upphör att vara jämn.

Fig 7

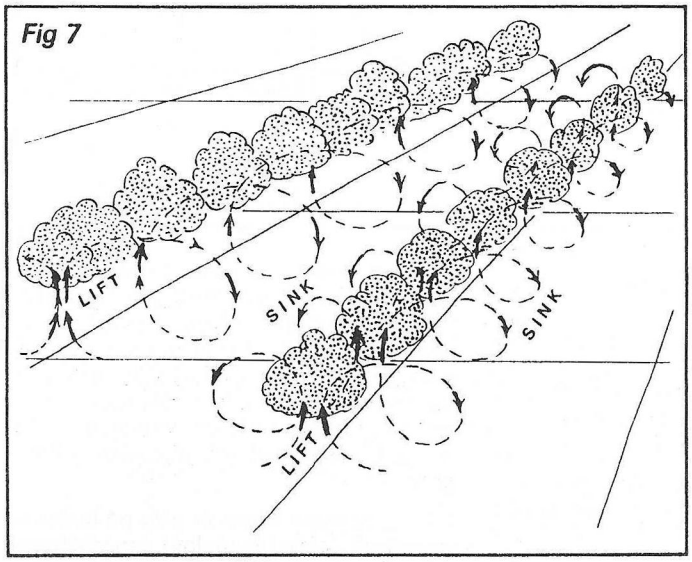
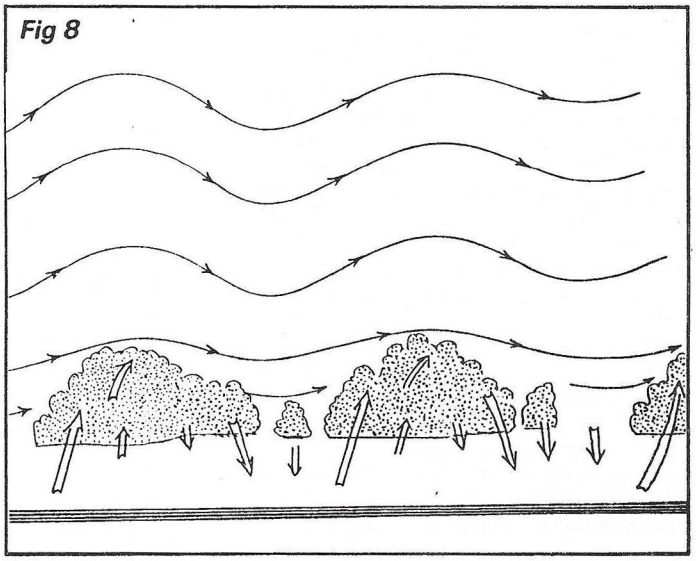


Fig 8

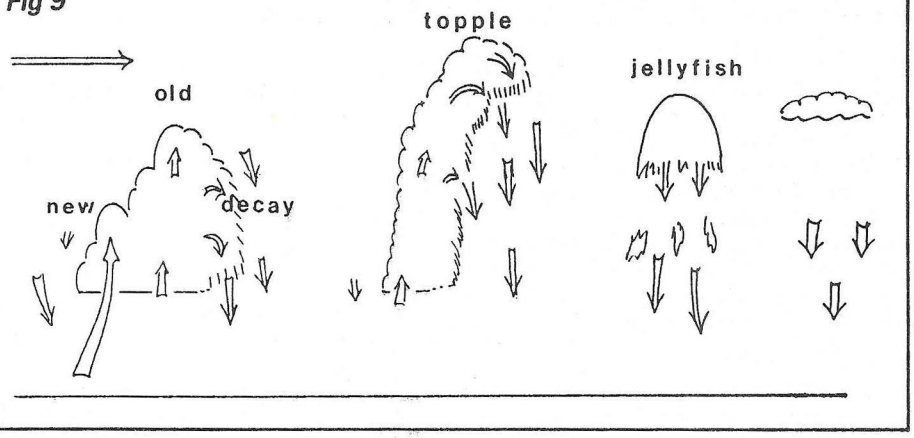


(c) Molnskuggan på marken övergår från att vara solid till att bli ett område med gluggar.

(d) Upptornade moln som börjar tippa över i en vindskjuvning upplöses vanligen. Flyg aldrig under den överhängande delen av ett sådant moln, utan styr om möjligt runt längs lovartsidan. Nettoförlusten i att flyga 8 km i relativt lugn luft är ofta mindre än att välja en rak kurs och förflytta sig 3 km genom kraftigft sjunk.

(e) Ett moln kan fortfarande hålla på att växa på lovartsidan, fastän det börjar upplösas på läsidan. Detta är ett vanligt fenomen med stora moln, då det förekommer en ökning av vindhastigheten med höjden. (Fig. 9)

Fig 9



7. Regnskurar

När en regnskur närmar sig med vinden, finns det ofta ett område med särskilt kraftigt stig under molnets framsida. Detta kan utnyttjas till att vinna, eller åtminstone bibehålla, tillräckligt med höjd för att kunna flyga runt skuren. Vanligtvis är det klokast att flyga utanför även de lättaste skurarna. Ett försök att ge sig rakt igenom för en nästan alltid in i ett stort område med kraftigt sjunk.

Ibland fortsätter stiget ända upp till den höjd, där nederbörden börjar. (Fig. 10). Man kan faktiskt stiga med hagel smattrande på huven, men var då beredd på plötsliga och ofta mycket tråkiga överraskningar. Nästan alltid övergår stiget till sjunk i samband med nederbörd. Detta sker oftast mycket plötsligt, och ibland t.o.m. inom en snäv 360-graderssväng.

Blå hål

Ett vanligt problem just i England är den kortvariga skur, som lämnar efter sig ett blått hål. Även om molnet upplöses, så kan sjunket vara kvar; det lönar sig att undvika segelflygning under en sådan övergående skur eller över det stråk, där skuren har dragit fram. Även när sjunket har upphört, kvarstår den kylande effekten av regnet, och den just blötlagda marken förhindrar ny termik.

Övergående skurar är bara en av anledningarna till blå hål, de kan också bero på ett oväntat tråg i ett högre liggande vågsystem eller på ett uppskattat och omtyckt bildande av höga cu i området runt omkring. När en grupp av cu-moln klumpas samman för att producera ett enda kraftigt moln, skapas ibland ett stort område omgivet av sjunk, vilket sopar bort alla små cu, vilka ännu ej hunnit inordna sig i ett sådant samordnat tillstånd. (Fig. 11). Uppkomsten av ett stort cb bland ett fält av små cu sopar bort alla molntussar i närheten.

Med så många olika anledningar till blåväder är det förståndigt att vara försiktig, innan man ger sig in i ett sådant. Författaren nämner en pilot i en Ventus, som med 1.000 m utgångshöjd gav sig ut i det blå. Med 17 m spännvidd var han säker på att nå andra sidan. Faktum var, att han måste landa 11 km senare.

En kursavvikelse på 30° ger bara en obetydlig förlängning av den totala distansen; i medvind kan t.o.m. en avvikelse på 45° löna sig. Det är betydligt bättre att göra flera korta stigningar på hög höjd, där uppvinden är kraftigare, än att förbruka tid på ''lågan'', där termiken är svag.

8. Utplattade cumulus

Sådana förstör många dagar, vilka annars kunde ha varit magnifika. De huvudsakliga anledningarna är följande:

(a) En mycket instabil luftmassa, vilken är alltför fuktig och

(b) En inversion eller stabil skiktning, vilken hindrar all konvektion under densamma.

(c) Tillskott av ytterligare fuktighet nära inversionsnivån, ofta från en mycket svag och gammal front, som tillfälligt saknar molnbildning p.g.a. subsidens.

Det behövs vanligtvis ett avstånd av minst 600 m från molnbasen till inversionen för att utflakningen skall bli omfattande. Varje termikblåsa tar med sig ytterligare fuktighet och sprider ut den under inversionen samt ökar på den befintliga, till dess ett solitt tak formats.

När ett sådant område uppträder, skall man försöka att hålla sig högt och utnyttja alla små tillfällen till stig under de mörkare delarna av molnen. Till dess att solen på nytt bryter igenom, kommer det att vara få, om överhuvudtaget några, uppvindar som lämnar marken.

Varningssignaler

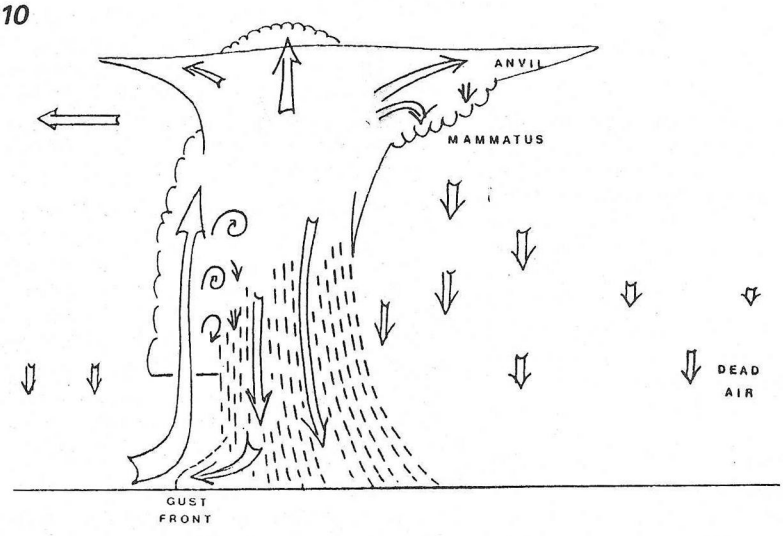
(1) Det börjar med en molnfri morgon och sikten är mestadels mycket god

(2) Dagens första cu bildas vanligtvis tidigt, och molnbasen är låg. (Om de första cu har en hög bas, är risken för utflakning mindre.)

(3) Några av de första molnen skjuter upp som smala pelare utan egentlig bas. (Basen försvinner, innan toppen har slutat stiga.)

(4) En lenticularisliknande molnskärm kan skönjas precis ovanför toppen av ett växande cu. Denna har det latinska namnet ''pileus''. Formationen visar, att samtidigt som cu-molnet utvidgas, trycker det upp en del av det fuktiga luftskiktet ovanför. Denna knuff räcker precis till att kyla ner skiktet nedanför kondensationsnivån; det visar, att skiktet vid denna nivå nästan var mättat, innan cu-molnet bildades. Pi-

Fig 10



leus är ett nästan osvikligt tecken på en förestående utflakning. (Fig. 12)

Utflakningsförloppet

När en i stort sett total skärm av stratocu har bildats, blir uppvindarna få eller helt obefintliga. I avsaknad av en kontinuerlig tillgång på fuktighet underifrån kan skiktet spricka upp inom en timme eller två. Detta tillåter solen att producera ny termik, varefter processen upprepas. Med ett verkligt tjockt täcke är förloppet så långsamt, att någon öppning att tala om ej uppstår förrän framemot kvällen.

Det är två saker som kan medföra, att ett sådant skikt upplöses. Ytterligare subsidens kan trycka ner inversionen så lågt, att ett riktigt moln ej kan bildas, eller tillströmningen av torrare luft kan resultera i att molnbasen höjs till nästan samma nivå som inversionen, då skiktet upplöses. Dessa två processer kan uppträda samtidigt och påskynda en förbättring av förutsättningarna för segelflygning. Den nämnda, extra subsidensen kan påträffas i närheten av hang-områden, vilket är en av anledningarna till att sådana områden ofta ger det bästa segelflygvädret på sommaren.

Utplattningssituationer

Problemet är mest besvärande nära blåsiga kuster, särskilt när luften över det här landet, d.v.s. Storbritannien, har strömmat in bakom ett högtryck från Atlanten och således kommit in från nord eller nordväst.

9. Blå-väder

Tävlingspiloter måste ibland ge sig iväg i blå-väder, men de har hjälp av att många andra deltagare hittar och markerar termiken. Det är betydligt svårare för en nybörjare att lyckas i sin ensamhet.

Den viktigaste faktorn (efter vinden) är inversionens höjd. Med endast 1.000 m mellan marken och inversionen är sträckflygning utan följeslagare ytterst vanskligt. Om det konvektiva skiktet sträcker sig upp till 1.200 m kan man göra ett försök. Med 1.500 m till taket blir möjligheterna betydligt större.

Bästa termikalstrare är städer, sluttningar vettande mot solen och högländ terräng, om den är någorlunda torr.

Områden, som måste undvikas, är breda, fuktiga dalgångar. Dessa saknar uppvindar utom där det ligger en stor stad belägen. Även om det kan förekomma en och annan uppvind, är den oftast svag och når ej samma höjd som de över bergknallarna. Orsaken till avsaknad av termik är den ymniga vegetationen och fuktiga marken. Så mycket av solenergin går åt att förånga vattnet, att det inte finns kvar tillräckligt för att producera god termik.

Sluttningar

Dessa var en gång i tiden tillhåll för de tidigaste segelflygarna och är numera en plats för sträckflygningspiloter, som försenats under vägen. Lovartssluttningar kan rädda dagen, när allt annat har misslyckats. Sluttningen fungerar bäst när det inte finns något annat berg i luftströmmen, vilket producerar lävågor; om dessa är ur fas med ens eget hang, kan stiget dämpas. Lägg märke till att kraftiga svängningar mellan stig och sjunk kan bero lika mycket på termikutlösningar som på vindens inverkan på hanget. Uppvindar lämnar ofta sitt produktionsområde som en ström av bubblor, och man kan tvingas att återvända i motvind åtskilliga gånger för att ''tanka'', innan man äntligen kan komma iväg och flyga vidare.

Fig 11

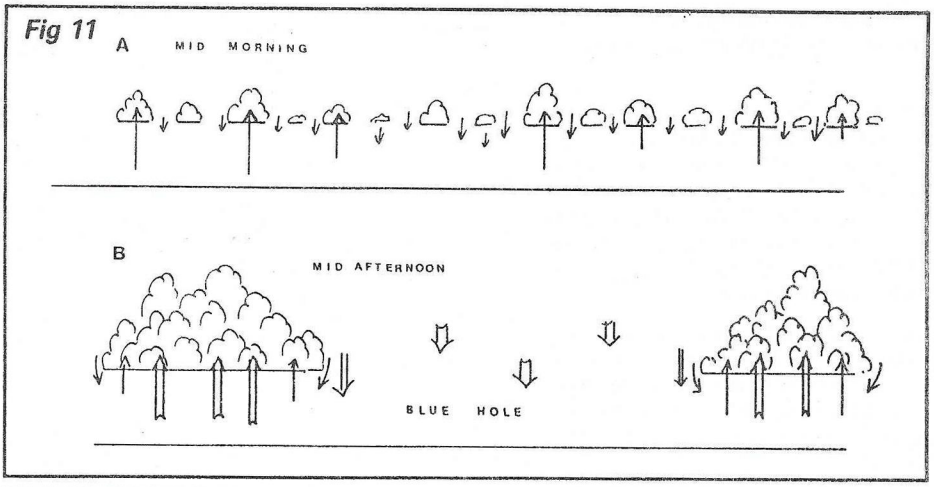
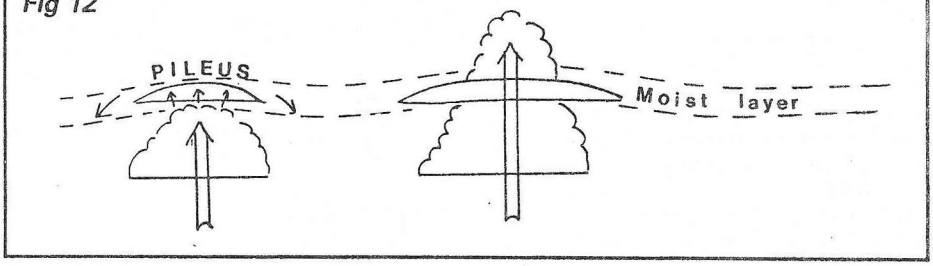


Fig 12



10. Skärm av höga moln

Uppkomsten av ett cirrus-skikt minskar nästan alltid solens styrka. Om de lägre luftlagren redan är fulla av aktiv termik, bidrar det nämnda skiktet till att uppvindarna blir lugnare samt avtar i styrka. Om det däremot är tidigt på dagen, eller det finns en låg inversion, (och all solstyrka behövs för att överhuvudtaget åstadkomma någon termik) då hindrar ci-molnen all termikbildning. Vid sådana tillfällen kan en öppning i skiktet tillåta en smal sträng av termik att utvecklas, medan resten av området är dött.

Tätnande altostratus framför en front

Sådana moln har nästan alltid en olycklig effekt på termiken och stoppar den snabbt. Lägg märke till ordet ''nästan''; det finns tillfällen, då luften är så oerhört instabil, att även det nybildade skiktet av grå moln inte helt kan ta död på termiken, och vid enstaka tillfällen kan man finna, att termiken (vanligen jämn och svag) håller i sig, ända tills regnet börjar falla.

11. Dimma och låga stratus

Dessa är tecken på mycket stabila väderleksförhållanden av allra lägsta dignitet; det är användbart att känna till dem i samband med planering av sträckflygning. En del av solens energi blir förbrukad för att förånga dimman, innan någon som helst termik kan utvecklas. Även sedan dimman har hettats bort, kommer området att vara otjänligt för uppvindar under åtskilliga timmar. På sommaren blåser dimma eller låga stratus in från havet så snart sjöbrisen sätter igång under blåvädersdagar. Även om solen fortsätter att värma upp stratus-molnen så fort de når land, så kommer luften inte att producera användbar termik förrän den har befunnit sig över uppvärmd mark tre, fyra timmar. Även då är det troligt, att uppvindarna är trånga och svaga. Gränsområdet utmärks ofta genom en tydligt förändring beträffande sikten. (Fig. 13 på sida 67).

12. Dis

Diset på sommaren kommer mestadels från kontinenten, då vinden blåser därifrån. Det är vanligen instängt under en anticyklonisk inversion. Den allvarligaste effekten av dis är förseningen av termikbildning på förmiddagen, samt att denna avtar tidigare på eftermiddagen. Man märker att uppvindarna blir svagare, då man flyger in i ett disområde utifrån klar luft. De långa sträckflygningarna, som utförts i dis, är mycket få.

Några av dispartiklarna är hygroskopiska, d.v.s. de absorberar fukt genom att påskynda kondensationen av vattenånga. Detta gör sikten ännu sämre i områden med hög luftfuktighet, särskilt i nivån ungefär 100 m under molnbasen. Eftersom segelflygplan ofta ligger just där och cirklar, ökar kollisionsrisken.

Forts. på sidan 25

Forts. från sid 19

post som ordförande i Umeå HFK för studier på annan ort. Det går knappast att berömma honom tillräckligt för allt arbete han lagt ner på att göra klubben till vad den är i dag. Vi hoppas att han kommer tillbaka till oss snart för vi behöver honom verkligen. Det blir en svår uppgift att efterträda honom och vi får nog hjälpas åt vi andra för att klara allt jobb som han alltid gjort själv.

Jag önskar dig lycka till och tack från oss alla i klubben.

Kassörbyte i Umeå

Vid vårt årsmöte avgick även vår kassör Jörgen Andersson som efterträddes av Robert Granqvist. Jörgen har liksom Hasse gjort sig känd som en av profilerna inom hängflyget i Umeå, en pedantisk kassör som även han blir svår att ersätta. Ett stort tack från oss alla.

Umeå HFK styrelse -88

Ordf Fred Lundberg
Färjställsg 9, 902 53
Umeå, 090-12 09 40

Sekr Jonas Petersson
Skogsbrynet 3, 902 32
Umeå, 090-11 76 18

Kassör Robert Granqvist
Fågelsångsv 10, 902 50
Umeå, 090-11 76 76

Fred L

METEOROLOGI-GUIDE . . .

Forts. från sidan 24

Heta dagar och sommardis hör ofta ihop. Den begränsade sikten gör det nästan omöjligt att se molnen längre fram tillräckligt bra. Om åskväder är på gång kan man inte se de avlägsna städen, förrän man stigit över disskiktet. I stället märker man, att diset blir mörkare där molnskuggan ligger på.

Disöversidan och molntoppar

Starka uppvindar når ofta inversionsskiktet med tillräcklig energi för att kunna fortsätta ett stycke genom det stabila skiktet. Under dagar med blåväder kan det löna sig att acceptera det dåliga stiget på slutet för att på det sättet komma igenom inversionen för en kort stund. Den enorma förbättringen av sikten tillåter en att längre bort se även små cu-toppar. På det sättet kan man alltså upptäcka de områden med konvektion, vilka förut låg gömda.

Kraftiga cu kan växa igenom disskiktet och komma upp till nivåer, där sikten är nästan obegränsad. Det disiga skiktet tycks vara opåverkat av sådan kraftig konvektion; det ligger kvar på sin tidigare nivå. En molnflygning är särskilt tillfredsställande en sådan dag, men kan skapa navigeringsproblem; det är nästan omöjligt att urskilja landmärken, då man tittar ner genom diset.

Användning av radio

I Svergie har vi tre stationer som sänder s.k. VOLMET. Dessa väderleksrapporter uppdateras varje halvtimme. Dock är mottagningen svår på låga höjder, såvida man inte ligger nära stationen.

Frekvenserna är	
Jönköping	127,2 mHz
Stockholm	127,6 mHz
Sundsvall	127,8 mHz

Dessutom kan Du på frekv. 122,6 mHz kontakta meteorogen direkt i Malmö, Göteborg, Stockholm och Sundsvall. Anropssignalen är platsens namn med tillägg av Meteo. Där uppskattar man även att få höra Dina rapporter betr. molnhöjder, isbildning, turbulens, etc..

* * *

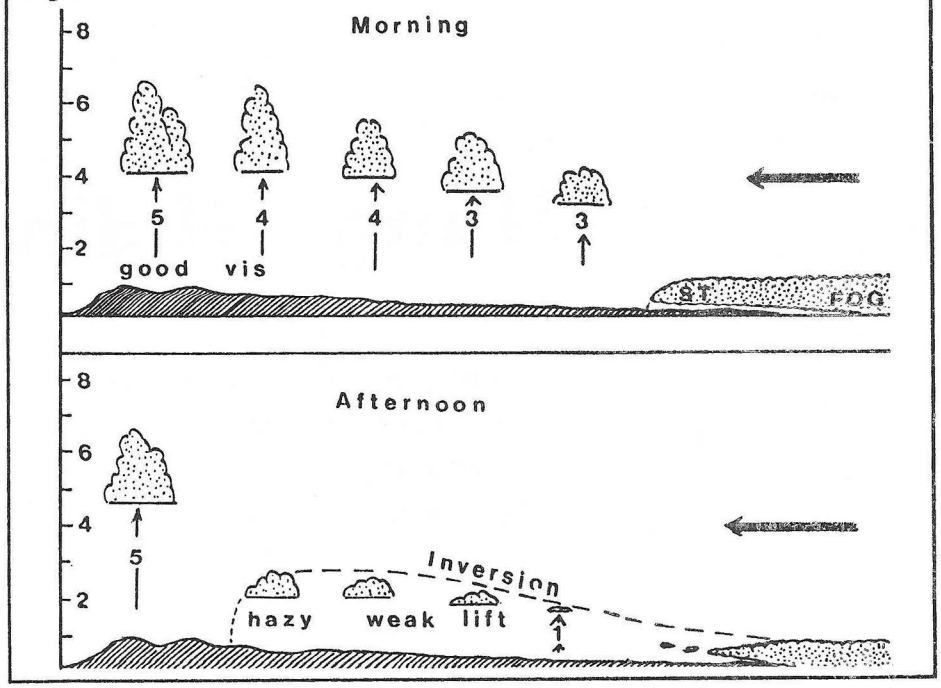
I detta sammanhang bör även nämnas följande möjligheter att få reda på väderleksprognoser:

Flygväderleks-tjänst	Aut tel.-svarare	MET-tjänsten
Göteborg/ Landvetter	031-94 60 35	031-94 14 00
Jönköping		036-681 80
Karlstad	054-11 64 60	054-11 49 93
Malmö/Sturup	040-50 03 45	040-50 18 80
Norrköping		011-12 77 25
Stockholm/ Arlanda	0760-60340	08-797 92 65
Sundsvall/ Härnösand	060-57 94 06	060-57 90 60
		060-57 90 61
Umeå	090-11 12 30	090-10 61 72
Visby		0498-123 19

Speciellt segelflygväder informeras det om på

Arlanda	Teln.nr. 0760-604 15
Område:	Stockholm FIR, sydöstra delen
Tid:	1 maj – 30 augusti, dagligen och veckosluten under sept.
Landvetter	Tel.nr. 031 – 94 62 24
Område:	Göteborg FIR
Tid:	1 maj – 30 augisti, dagligen och veckosluten under sept.
Sturup	Tel.nr. 040 – 50 02 53
Område:	Malmö FIR
Tid:	1 maj – 30 augusti, dagligen och veckosluten under sept.

Fig 13



SWAN
PREMIUM
WORLD
HANG GLIDING

6th World Championships

in

Hang Gliding

Conducted at the township
of BRIGHT in the state of
VICTORIA,
A U S T R A L I A.

22nd January _ 13th February 1988

Den 22:e januari började den officiella träningen och tävlingen invigdes den 26:e. Avslutningsceremonin var planerat till den 13:e februari.

Laget bestod av 50% Sundsvallare, 25% Skåningar och övriga. Namnen på de eventuellt blivande hjältarna var: Håkan Sundin, Anders Andersson, Urban Lind, Per Fornander, Odvar Kvalsvik, Björne-Björne Kroglund, Fredrik Fex och Mats Karlsson.

Lagledare var undertecknad och till min hjälp hade jag Elisabet, Perra, Tomas, Janne och Magnus. Magnus Johansson från Ikaros infann sig lång före tävlingens start och var chaufför till "the bitter end".

Resan till Australien var inte munter. Den tog lång tid och efter en dag, en natt, en dag, en natt och 9:3o landade vi i Sydney.

Först skulle vi skaffa bilar och det var inte lätt. Ute var det 37 grader. Häftig omställning från kalla Sverige.

Vi stannade i Sydney en vecka. Först hade vi problem med att få ut vingarna ur tullen och sen skulle vi lämna igen hyrbilarna och köpa egna fordon. Det slutade med tre bättre begagnade fordon. Men de fungerade bra och Thule hade ställt upp med takräcken.

När allt var klart körde vi mot Bright, 750 km sydväst om Sydney. Den dagen var det 42 grader i skuggan. Hot.

Bright är egentligen en vintersportort så det finns gott om restauranger i byn. Visserligen bara en pub, men den är dessto större och var en naturlig samlingsplats på kvällarna.

Runt Bright finns fem flygställen inom en timmes resa. De är mellan 350 och 500 meter utom Mt Buffalo som är 900 m över dalen. Vi utnyttjade ett ställe till på tre timmars resa från Bright. I svaga vindar gick det att starta från alla ställena för termiken vände upp vinden.

Vädret var mycket bra hela tiden. Sex dagars flygning följdes av ett dygns frontpassage med hårda SV-vindar och regn. Därefter sex dagars flygning osv.

Under träningen flög pågarna bra. Urban var uppe på 4300 m över dalen och hade problem med vad som var upp och ner. Björne blev anfallen av örnar. Det gick så illa att de rev upp hans segel. Han har VOX-styrning på sin radio och spärrade kanalen under tio minuters skrikande på örnarna. Mats gjorde en 140 km rundflygning en dag. Fex flög snabbast av alla en dag (och kortast) Håkan gjorde dagligen långa flyg. Anders gjorde en out and return med en snitthastighet på nära 40 km/h. Per flög varannan dag och kramade fru och barn övrig tid men han flög bra ändå. Och Odvar tränade på sin nya Wills Wing HP.

Det var 179 deltagare i tävlingen och för att klara av att starta alla dessa piloter, delade man upp dem i 4 grupper. Röd, vit, blå och grön grupp. 2 pågar i var grupp. Det var inte öppen start utan första dagen lottades startlistan. En del platser avgjordes med hjälp av rankinglistor. Det var fördelaktigt att starta tidigt. Efter första dagen använde man resultatlistan som startordning utom för de 15 första där man vände listan upp och

ner. I och med att vi bara hade 3 bilar så sammarbetade vi med Norge som hade 2 fordon och Danmark som hade en pilot, Palle, med egen bil. Det fungerade rätt bra men siste man var i regel inte hemma före tio på kvällen.

Tävlingen gick mycket ut på att flyga snabbt. Kom man i mål så prioriterades tiden med upphöjt till 4. Kom man inte i mål, så var inte distansen så avgörande. Den drog man nämligen roten ur. Dessutom prioriterades tiden även av att om man var för långsam så tog dagen helt enkelt slut. Det gällde att gasa.

Onsdagen den 27:e januari. Den stora dagen som vi alla väntat på.Strålande solsken och svaga NV-vindar. Detta väder höll sig i 4 dagar. Sen kom en frontpassage den 31:e. Men den 1:e februari var ordningen återställd med svaga NV-vindar och sol. Detta väder höll i sig de återstående 4 dagarna av kvalificeringsomgången.

Första dagen gick det bra för många. Per var dagens hjälte med en 11:e plats, tätt följd av Björne på 13:e. Mats slutade också som 13:e i sin grupp där Fex kom på 18:e. Håkan och Urban kom på 17:e plats i sina respektive grupper. Tyvärr så trillade Anders och Odvar ner.

Dagens banor var cirka 90 km långa. Detta tyckte arrangörerna var korta banor. De bästa flög banorna på 3 timmar. Det är en snitthastighet på 30 km/h.

Dag 2 blev det betydligt längre banor. Den längsta 127 km. 12 kom i mål i den gruppen.
Det gick bra idag också. Fex blev 5:a, Mats 10:a och Per och Håkan kom också runt sina banor. Efter 2 dagar ligger 4 av 8 i finalen och Urban ligger 4 platser bak på en 16:e placering. Det ser bra ut och stämningen är uppåt i svenskläger. Norge har ingen i finalen.

Dag 3. Per, Håkan och Mats flög bra. 5, 10 och 6 blev deras resultat. Urban harvar på bra och ligger på en stadig 16:e plats. Fex var lite het på gröten + att hans vario tog slut. Detta resulterade i att han var först till första turnpoint men tyvär kom han inte längre. Nu gjorde inte det så mycket i den totala listan där han nu ligger på en 13:e plats. Fortfarande 3 pågar i finalen.

Dag 4. En dyster dag. Vi fick reda på att Håkans första turnpointfoto från dag 2 var fel. Det resulterade i att han tappade 16 placeringar till en 26:e plats totalt. I sin depression tog han fel vinge på morgonen och for iväg 250 km till Corryong. Det var Pers Magic 155 FR. Den mindre Per fick flyga Håkans 166:a. Det var inte så bra för någon av dem. Per ramlade ner på en 13:e plats totalt. Håkan flög i princip hela banan men tillbringade mesta tiden i luften med att försöka hitta rätt kameramotiv. De enda som flög bra idag var Skåningarna. Fex blev 4:a men det märktes inte så mycket i resultatlistan för det var dåligt väder och en reduktionsfaktor reducerade hans poäng.

Regn. En behövlig vilodag för alla.

Dag 5. Entusiasmen sprudlar i svenskläger.Fast tyvär så

räckte inte det så långt för alla. Håkan glömde en turnpoint och fick flyga en lång omväg. Anders fick starta sent och landade bredvid Håkan. Per trillade ner vid första turnpoint där han ådrog sig svåra skador enligt honom själv. Men han var på benen till nästa dag. Björne-Björne-kom flög bra idag, men ligger för långt ner för att det skall kunna påverka finalisterna. Urban fortfarande på plats nr: 16. Odvar slår till men för honom gäller samma som för Björne. Det är lite sent. Mats blir 2:a idag. Fex blir det inte. Det börjar se lite dystert ut. De som låg långt ner flyger bra medans de som låg på finalplats flyger dåligt. Ändast Karlsson är vaken.

Dag 6. Dålig dag. Alla missade utom Karlsson som igen blev 2:a. Till och med Urban tappade sin 16:e placering totalt.

Dag 7. Håkan vinner sin grupp med en suverän flygning. Men tyvär så har han gjort för många missar tidigare och kan inte nå finalen. Anders, Per, Fex och Mats har också en bra dag. Mats ligger nu 2:a totalt i sin grupp, men för de andra är det kört, vad det gäller finalplats.

Dag 8. Odvar flyger bäst bland svenskarna. Mats trillar ner lite i resultatlistan och slutar på en 6:e placering i sin grupp.

Resultat efter 8 dagar.

Röd grupp:	Vit grupp:
1. John Pendry GB	1. Ted Boyse USA
2. Rick Duncan AUS	2. Richard Walbec F
3. Mark Newland AUS	3. Detlev Ziege D
23. Urban	6. Mats
36. Odvar	20. Fex
Blå grupp:	Grön grupp:
1. Randy Haney CDN	1. Larry Tudor USA
2. Piero Galleano I	2. Gerard Thevenot F
3. Drew Cooper AUS	3. Karl Braden AUS
25. Per	21. Håkan
30. Björne-Björne-kom	31. Anders

Karlsson är i finalen.

I lagtävlingen ligger vi 11:a, tätt följda av Ryssar och Tjecker. De har tyvär 2 man var i finalen vilket gör att vi slutar på en hedersam 13:e placering i lagtävlingen av totalt 31 lag.

Finalen. Nu är det bara Mats som skall ha service. Jag har Magnus till hjälp de flesta dagarna. Vi hjälper Mats på starten och sen drar vi iväg och försöker ligga före honom och ge väderinformation via radion. Ibland blev det rätt häftiga race med de andra team-ledarna på serpentinvägarna.

Efter normaliseringen av de olika grupperna låg Mats på en 10:e plats totalt. De 2 första dagarna var mycket chansartade sett ur vädersynpunkt. Mulet och ganska kraftiga vindar. Mats hade otur och tappade placeringar, men den tredje dagen av finalen blev vädret åter bra och finalisterna kunde flyga från Mt Buffalo resten av tävlingen. Efter tredje dagen var våran

Skånske hjälte åter på 10: plats. Han fortsatte sen att flyga mycket jämnt och efter ytterligare tre dagar låg han fortfarande på samma placering.

Dag 7 och sista dagen i finalen började bra. Mats låg länge på 5:e plats, men 2 km från mål bildades det kraftigaste Cb skådat i mannaminne. Med alla ingredinser som hör ett sådant till. Skyfall, åska och kraftiga vindar. Piloter som Steve Moyes vände om och landade 5 km från mål i säkerhet från Cb:t och förlorade då en 2:a plats. Men ej Karlsson. Han dök in i regnet och blixtarna men kom tyvär 5oo m kort pga motvinden. Rick Duncan kom däremot i mål och säkrade sin 1:a placering. Hade inte Cb:t kommit hade Mats blivit 9:a hur bra hans konkurrenter än flygit. Nu blev han 11:a. Rätt bra ändå för en Skåning.

Vi i laget har en del synpunkter på hur man bör genomföra nästa stortävling för att eventuellt förbättra resultaten.

Det viktigaste är att alla har radio,inklusive markpersonalen.Man bör ha kvällsbriefing,där varje pilot håller ett kort föredrag om sin flygning på en storskalig vägkarta.Typ som Engelsmännen gör.Då är det också viktigt att ha så många bilar som möjligt så att hemtransporterna kan ske snabbt.Som det var nu i Australien kom förste man hem 18.oo och siste 22.oo och då är det för sent med en kvällsbriefing.
I övrigt fungerade det bra,men inför EM tycker jag att alla i laget skall ha flygradio i och med att det är det ända lagliga här i Sverige.Sedan är kvällsbriefingen mycket viktig.
Det är också lämpligt om laget är på plats minst en vecka före tävlingen börjar.Denna vecka skall utnyttjas till målmedveten träning där bland annat alla brytpunkter skall fotograferas. Det är viktigt att framkalla filmen så att man verkligen vet att alla har förstått vilka som är de gällande brytpunkterna.

V-M i Australien var en härlig upplevelse. På de ca. 30 flygdagar vi hade flög t.ex. Mats 97 timmer och loggade en sammanlagd sträcka på 1900 km.

Standarden på finalisterna var hög. Klungflygningen var väldig uttalad.Den svenska standarden var betydligt högre än något annat nordiskt land,så vi är på rätt väg.Mer internationell tävlingsrutin och längre banor här hemma är vad som behövs nu.Det var visserligen långa banor på SM i fjol,men felet var att ingen hade någonsin lyckats flyga banorna förr.Resultatet blev 10-20 km och en timme i luften,ofta i medvind.Nej,gör realistiska banor, gärna kortare om det behövs,istället kan man flyga flera varv. Det skall bli kul att se hur det går på EM i Italien de två första veckorna i juli.

Flyg högt, fort, långt och bäst, så kanske vi ses.

Gunnar Åstrand

Magic är bra!
Magic är bäst!
Magic är den man gillar mest!

Är det en slump att ordet La Mouette
rimmar på vatten closette?

Är det sant att bara ett nöt
köper vinge med bog-spröt?

Är det känt att snopna "face"
förknippas med Wikbergs "Ace"?

Företag under bildande:

AASTRAND & FRANK AIR AB

TECMA AIR SPORT • AIRWAVE GLIDERS • SKY SYSTEMS
AIR BULLE • METAMORFOSI • PARACHUTE AUSTRALIA
BALL INSTRUMENTS • SCORPIO HELMETS

Rakt på sak!
Vi har gått samman för att alla ska få:

- √ **bättre service**
- √ **korta leveranstider (48 timmar!!!)**
- √ **lägre priser**
- √ **möjlighet att provflyga**
- √ **köpa och sälja begagnat**

Vår målsättning är att ha allt på lager för omgående leverans. Vi kommer att hålla ett komplett reservdelslager i Sverige för alla vingar vi säljer. Om du vill ha nytt eller begagnat, är nybörjare eller proffs, hos oss ska du alltid hitta en vinge som passar.

För instruktörer och Hängflygskolor har vi den perfekta skolvingen ***Tecma Ecole*** som är så bra att Franska Hängflygförbundet subventionerat den. Vi har även perfekta skolselar från ***Air Bulle***. Intressanta priser för instruktörer på andra produkter.

Med vänliga hälsningar

AF AIR AB
AASTRAND & FRANK AIR AB

Box 7131
250 07 HELSINGBORG

Johan Frank 042-12 72 82
Gunnar Åstrand 046-15 28 51

Competition Statistics

Competitors.....179

Nations.....31

Competition Days.....17

	Elimination Rounds	Final Rounds	Total
Rounds Flown	8	7	15
Tasks Flown	32	7	39
Scoring Flights	1415	336	1751
Turnpoints Claimed	2304	473	2777
Distance Flown (km)	84090	23032	107122

1988 SWAN WORLD CHAMPIONSHIPS

13/02/88 OPE 11:36

TEAM SCORE SUMMARY

Plc	Team	Prev	Rnd1	Rnd2	Rnd3	Rnd4	Rnd5	Rnd6	Rnd7	Rnd8	Rnd9	Score
1	AUSTRALIA	11681	2789	2928	3383	2981	3617	3479	3227			34085
2	UNITED STATES	11524	3128	3295	3276	3301	2270	3715	2511			33020
3	GREAT BRITAIN	11294	3195	3312	2759	2625	3280	2294	2896			31655
4	BRAZIL	10869	2520	2323	3230	2345	1965	3140	2269			28661
5	JAPAN	10432	2566	2187	3476	2028	2219	2718	2383			28009
6	ITALY	10027	2890	2734	2759	1733	2550	1422	2431			26546
7	FRANCE	10953	2367	2722	2155	1904	1805	990	2039			24935
8	GERMANY	10464	2094	1962	2275	1415	1931	2107	2215			24463
9	AUSTRIA	10426	1116	1395	1727	1394	1112	1700	1587			20457
10	SWITZERLAND	9890	1366	961	1557	905	1208	1108	1170			18165
11	USSR	9141	1591	807	1464	902	696	572	1230			16403
12	CZECHOSLAVKIA	7503	1062	1007	1334	939	1118	1061	1220			15244
13	SWEDEN	9176	656	646	847	880	650	767	650			14272
14	CANADA	8781	728	846	845	470	660	813	578			13721
15	ISRAEL	8151	522	665	900	491	633	297	604			12263
16	NEW ZEALAND	9180										9180
17	NORWAY	7981										7981
18	SPAIN	6950										6950
19	HOLLAND	6501										6501
20	FINLAND	6351										6351
21	TAIWAN	6160										6160
22	LIECHTENSTEIN	5987										5987
23	YUGOSLAVIA	5476										5476
24	GREECE	4866										4866
25	MEXICO	4699										4699
26	COLOMBIA	3526										3526
27	KOREA	2576										2576
28	INDONESIA	2527										2527
29	IRELAND	2053										2053
30	DENMARK	1390										1390
31	PORTUGAL	907										907

Final Standings

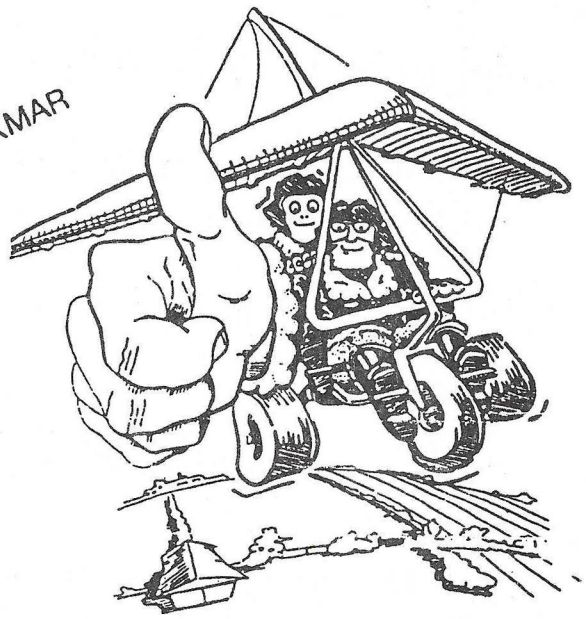
Plc	Pilot	Nat	Score	Plc	Pilot	Nat	Score
1	DUNCAN Rick	AUS	9256	50	KUMMER Peter	A	2631
2	CASE Bruce	USA	8595	51	SLATER Graham	GB	2599
3	MOYES Steve	AUS	8591	52	SCHUTTE Bob	NZ	2581
4	BOYSE Ted	USA	8404	53	MISENKO V.	R	2568
5	GOLDSMITH Bruce	GB	8403	54	THUT Daniel	CH	2543
6	TUDOR Larry	USA	8380	55	GOTES Rodolfo	MEX	2522
7	NEWLAND Mark	AUS	8303	56	SAKAMOTO Mitsuya	J	2452
8	ZIEGE Detlev	D	8296	57	BLUMENTHAL Uli	D	2394
9	PENDRY John	GB	8210	58	FINZEL Gunther	D	2336
10	KUEHR Herbert	A	7949	59	RYAN Pete	NZ	2307
11	KARLSSON Mats	S	7942	60	FUJITA Naomi	J	2290
12	HANEY Randy	CDN	7940	61	SAGI Aharon	IL	2278
13	COOPER Drew	AUS	7935	62	BURGHAUSER Erich	A	2270
14	BRADEN Carl	AUS	7720	63	FEX Fredrik	S	2268
15	MERSHAM Neil	AUS	7689	64	BRICOLI Erminio	I	2267
16	LEE Jim	USA	7641	65	JOHANNESEN Werner	N	2245
17	CARNET Michel	GB	7640	66	POUGET Ambroise	F	2238
18	JURSA Martin	A	7607	67	MARCIC Bojan	YU	2207
19	COELHO Paulo	BR	7604	68	HULL Len	GB	2203
20	CIRLA Marco	I	7574	69	DEGAN Bill	NZ	2189
21	KOEDA Osamu	J	7431	70	GUTIERREZ Miguel	MEX	2177
22	BAIER Bob	D	7423	71=	BENDER Toni	D	2176
23	FLYNN Jess	GB	7402	71=	LORENZONI Helmut	A	2176
24	LOPES Pepe	BR	7251	73	HUGHES Tony	GB	2171
25	DUNCAN Russell	AUS	7195	74	LAITINEN Heikki	SF	2164
26	IKENOUE Tohru	J	7182	75	SCOTT Danny	AUS	2117
27	MINEGISHI Masahiro	J	7033	76	TSCHUDY Rolf	CH	2111
28	SUCHANEK Tomas	CS	7022	77	CHISNALL Paul	NZ	2103
29	GALLEANO Piero	I	7016	78	HEINELT Otfried	D	2098
30	SCHOTOLA Olin	CH	6963	79=	MITTELBERGER Markus	A	2077
31	SANDOLI Alvaro	BR	6954	79=	HAEGLER Felpe	BR	2077
32	SILVEIRA Alexander	BR	6852	81	CHANG Chung-Heui	TW	2076
33	SHAHAR Yair	IL	6851	82	BOSTIK Joe	USA	2068
34	THEVENOT Gerard	F	6764	83	MEANEY Dermont	IRE	2053
35	CHAUVET Alain	F	6685	84	LIND Urban	S	2036
36	OSTERLUND Howard	USA	6600	85	FORNANDER Per	S	2026
37	DELEZ Roland	CH	6548	86	HENDEN Nils Aage	N	2025
38	BRICOLI Stefano	I	6504	87=	RUD Raimund	A	2020
39	TANAKA Eiichi	J	6363	87=	BOSCH Donat	FL	2020
40	VON HENTIG Knut	D	6350	89	NOR-AREVIAN D.	R	1973
41	PFEIFFER Rich	USA	6329	90	COOK Mike	CDN	1958
42	WALBEC Richard	F	6324	91	KORKACH A.	R	1945
43	SOBOLEV I.	R	5988	92	BAMFORD Jim	CDN	1943
44	SUTIAGIN A.	R	5874	93	GERAUD Juanjo	E	1940
45	MATTOS Pedro	BR	5772	94=	MALACARNE Lucien	CH	1908
46	VYHNALIK Dan	CS	5645	94=	LACHAVANNE Jean-Claude	CH	1908
47	REICHEGGER Karl	I	5452	96	RENDERS Harry	NL	1905
48	GOUESLAIN Yves	F	5242	97	WIERZBOWSKI Pawel	A	1897
49	ARKWRIGHT Darren	GB	2651	98	SUNDIN Hakan	S	1885
99	BORRADAILE George	CDN	1880	100=	GUGGENMOS Jos	D	1875
100=	HOVE Bertil	N	1875	102=	DRIESSEN Carl	NZ	1852
102=	De KOOMEN Aart	NL	1852	104	GERARD Patrick	F	1848
105	DROBISHEV S.	R	1847	106	KROTSENG Jens	N	1836
107	BOURBANAIS Mark	CDN	1831	108	UMEDA Akimori	J	1828
109	SAAD Maurizio	CO	1797	110	VINAS Francesc	E	1795
111	COUTO Luis	BR	1749	112	GARZIA Franco	I	1723
113	POSCH Ernst	FL	1692	114	OLSEN Gier	N	1685
115	GOSTNER Ernst	I	1651	116	NUMMELIN Antti	SF	1650
117	BOAS Guto Villas	BR	1631	118	KROGLUND Bjorn	S	1627
119	GONZALEZ Esteban	E	1612	120	FONT Santi	E	1603
121	VOGEL Peter	CH	1596	122	RAWLINGS Ricky	USA	1590
123	GRIFFITHS Pete	CDN	1585	124	AVROTSKY Modi	IL	1575
125	ODEGAARD Tommy	N	1560	126	TAL Avron	IL	1559
127	HOENDERVANGERS Paul	NL	1557	128	UENG Simon	TW	1539
129	BARGETZE Michael	FL	1532	130	KVALSIK Odvar	S	1522
131	CHVALA Vaclar	CS	1506	132	ANDERSSON Anders	S	1504
133	HOSKINS Chris	NZ	1475	134	CUNILL Gabriel	E	1448
135	FUJISAWA Kazunori	J	1417	136	SOUVIRON Jean	F	1398
137	JENSEN Palle	DK	1390	138	RYENG Bjornar	N	1346
139	TSIRONAS Demitris	GR	1331	140	WU Kuen F.	TW	1320
141	FROLICH Werner	GR	1317	142	NIEMINEN Jari	SF	1307
143	SOCIAS Juan	E	1300	144	CHRISTOPHERS Geoff	NZ	1286
145	BORRI Marco	I	1235	146	SONG Ginseok	K	1234
147	KNUUTILA Ville	SF	1230	148	KAKURIN V.	R	1227
149	KUO Thomas	TW	1225	150	MRAVLIE Andrei	YU	1204
151	THOECHARIS Michael	GR	1198	152=	LAITINEN Vesa	SF	1187
152=	ENGELEN Paul	NL	1187	154	HU Cheng-Chung	TW	1130
155	ALCOVER Michel	F	1112	156	RIS Jurg	CH	1101
157	ANDRLE Ivan	CS	1071	158	GRISHENCHUK S.	R	1055
159	KOLENDO Matjaz	YU	1038	160	HSIN Chu Jung	TW	1037
161	KONJAR Franc	YU	1027	162	LEBLANC Lillian	GR	1020
163	ANESTIDES Anagnostis	GR	991	164	BALCAZAR Guillerno	CO	943
165	GOMEZ Manolo	E	930	166	HAO Harry	TW	900
167	LEE Cheong Dae	K	894	168	FIRMAN Ersy	IND	881
169	SADEWO SUMPONO Roy	IND	864	170	SANTANA Miguel	P	805
171	ABADI Edward	CO	786	172	KULLIT Tony	IND	782
173	McMILLAN Ross	NZ	763	174	BECKER Markus	FL	743
175	HINES Rick	CDN	717	176	BECAN Victor	YU	603
177	TSAI Wayne C.	TW	541	178	GANOTIS Demitris	GR	478
179	PARK Gil Young	K	448				

13/02/88

Final Standings

ULTRA-A hörnan

ROBERT KROCKMAR



Hallo pilots,

Nu börjar det äntligen lossna, tre nya typintyg är klara och det gäller i samtliga fall trikemaskiner. Det betyder att det i skrivande stund finns fyra typintyg färdiga, och vi verkar därmed ha klarat av de första födslovåndorna. Antalet giltiga cert är minst lika många, samtliga tagna enligt våra övergångsbestämmelser.
Nu är alltså tiden mogen även för de H III piloter som inte var med på den gamla goda tiden (då det kallades motoriserade hängglidare). En del har redan skrivit och klarat teoridelen, och jag vet att många förbereder sig genom idogt pluggande ute i vårt avlånga land.
Vissa problem har vi dock, tyvärr. Dessa har att göra med den lite för liberala syn på vår verksamhet som hitills varit möjlig. Vi är ju alla i grund och botten hängflygare, och vi är inte vana vid nymodigheter som besiktning, registrering och allehanda pappershantering vilket krävs när det gäller ultralätt. Detta har betytt att än den ena än den andra har trott sig göra rätt, vilket i själva verket varit regelbrott.
Detta är dock inget märvärdigt, problemet var likartat när de roderstyrda ul-maskinerna kom för några år sedan. Sektionens styrelse tog i höstas beslutet att med kraft få stopp på otillåten flygning med dessa maskiner. Ordföranden skickade därefter ut ett brev till alla som man visste hade maskiner stående utan giltiga tillstånd och där ägaren ej hade cert. Brevet var allmänt formulerat och inte riktat till någon speciell person. Här klargjordes vad som gällde och vad som krävdes för att få flyga dessa maskiner. Tyvärr uppfattades detta av en del som en anklagelse, av andra uppfattades det inte alls.

En som reagerade skrev brev till styrelsen, men flygandet fortsatte på en del håll. Så en dag hände det som alla som har suttit i en styrelse avskyr mest av allt, nämligen att hamna i en lojalitetskonflikt mot en av de sina. Ingvar Arnbacke på KSAK ringde upp mig och frågade, "vem fan är det som flyger omkring uppe i Åre utan nationalitetsbeteckningar" slut citat. En kvinnlig tjänsteman från Luftis hade nämligen sett något mycket märkligt med motor, men utan regbokstäver flygande runt Åreskutan. Eftersom KSAK har tillsynsansvaret för ultralätt i Sverige, så måste man alltså reagera i detta fall.
Även jag visste om flygningen, en klubbkompis ringde mig nämligen två dagar tidigare och talade om vad som skett. Naturligtvis hade även han talat om vem som flög maskinen. I detta läge inser man lätt att loppet är kört för piloten ifråga, och Arnbacke fick den information han frågade efter. Piloten blev därefter uppringd av KSAK, och erkände det hela. Hängflygsektionens styrelse fick sedan skriftligen vetskap om det som skett, och har därefter enhälligt tagit beslut om diciplinstraff för piloten.

Som alla förstår är detta mycket otrevligt för alla inblandade, inte minst de som tvingas bestraffa sina egna kompisar. Låt oss hoppas att det stannar vid detta och att vi ser till att dom ramar som är uppsatta hålls. Besiktigad och registrerad maskin med giltigt flygtillstånd. Dessutom giltigt cert för piloten, givetvis.

Happy landings,
Robert

FLIGHT PRODUCTION presenterar här nedan nya priser gällande tills vidare.

*	ZEPHIR - bautek, allt inkluderat i priset även färgval.	21.800:-
	NIMBUS - apco aviation, priset inkluderar ej färgval.	
*	180	11.500:-
**	160	11.350:-
	SANTANA - apco aviation, priset inkluderar ej färgval	
**	Regular	16.100:-
**	Race	17.600:-
	CLUBMAN - aerial arts, priset inkluderar färgval med alternativen blått eller rött mot vitt huvudsegel.	
*	180	14.700:-
**	160	14.400:-
**	MINIMUM - motoraggregat för ett flertal vingar.	20.900:-
**	CHASER S - aerial arts, ensitsig ultralätt trikemaskin som vunnit EM två år i rad. Mycket snabb och lätt.	47.900:-
*	Apco integralsele	2.600:-
*	VLD fallskärm	3.100:-

* betyder normalt lagervara.
** betyder normalt leveranstid ca 4-6 veckor
Priserna gäller fritt Östersund och inkl. 23.46% moms

Tel. 063-104279 fm 8-9
kvällar 21-23.

FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA

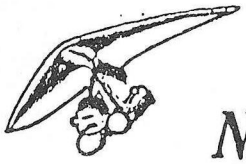
T-shirts, Mellanstadievingar, Karbinkrokar, Variometrar, Fungerande Fluckar, Skolselar, Hängstroppar, Overaller, Tävlingsvingar, P-pins, Dyra och billiga Fallskärmar, Kombiinstrument, Pitchar, Skolvingar, Intergralselar, Packstroppar, Hjälmar, Bygelben till det mesta, Dekaler, Höjdmätare, MOMS, Sweatshirts, Stirrupselar, Linkar, Trike fallskärmar, Hjul, Tandem vingar, Radio apparater, Ryggsäckar, Glidfallskärmar, Allehanda rör, Vingfrakt-emballage, m.m. m.m. FRANK'S AIR WORK 042-127282

YGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA FLYGA

SKYSPORT

St Olavs väg 16 830 13 ÅRE Tel 0647 - 51111
Folke Wikberg

HÖGPRESTANDAVINGAR



Ace

SOLAR WINGS succevinge med massor av goda tävlingsresultat världen över. Fantastisk handlin g mycket god fart och glid

WILLS WING

HP-2 Kölfickslös supervinge som har blivit en bäst-säljare i mellan-europa och Amerika med massor av Cross-Country rekord

MELLANSTADIEVINGAR

NIMBUS

Tillverkas i Israel av APCO AVIATION och finns i 2 storlekar. 160 och 180.
PRIS: 10.500 kr och 10.750 kr.

MOYES MARS

Lättviktsvinge med hög finish och goda flygegenskaper

Pegasus XL

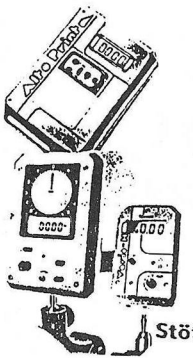
Nu certifierad och klar för flygning

MOYES GTR

En vinge som hela Australienlaget flyger

INSTRUMENT

BALL 651 Vario + höjdmätare
BALL 652 Vario + höjdmätare + färtmätare
BALL M20 Vario som fästes på handleden



ALTO -Print Barograf för hängflygare.

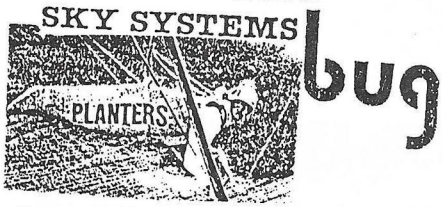
ALTO - LCD Vario + höjdmätare 2 höjder.

ALTO - HV Vario endast ljud.Höjdmätare 2 höjder.

Stöttåliga kvalitetsprodukter

AFRO, AOA, MK- Panel.

SELAR.



Den populära selen. Den kommer i vinter med justerbar fotpinne, större plats för fötterna samt vaderad.
"SUPP" - Den vanliga smidig och lätt.
Alla selar levereras med Ryggsäck och twist-lock.

FALLSKÄRMAR

METAMORFOSI , Orginalskärm , liten lätt och snabb. P.A. Australien. En skärm med kevlarlinor till ett mycket bra pris.

ÖVRIGT

Aerodynamisk hjälm, Twist-lock krokar. Karthållare Styrbygelhandskar. m.m.

VI KÖPER BEGAGNADE VINGAR OCH UTRUSTNING.

VÅRT EMBLEM!

FSF/H emblem

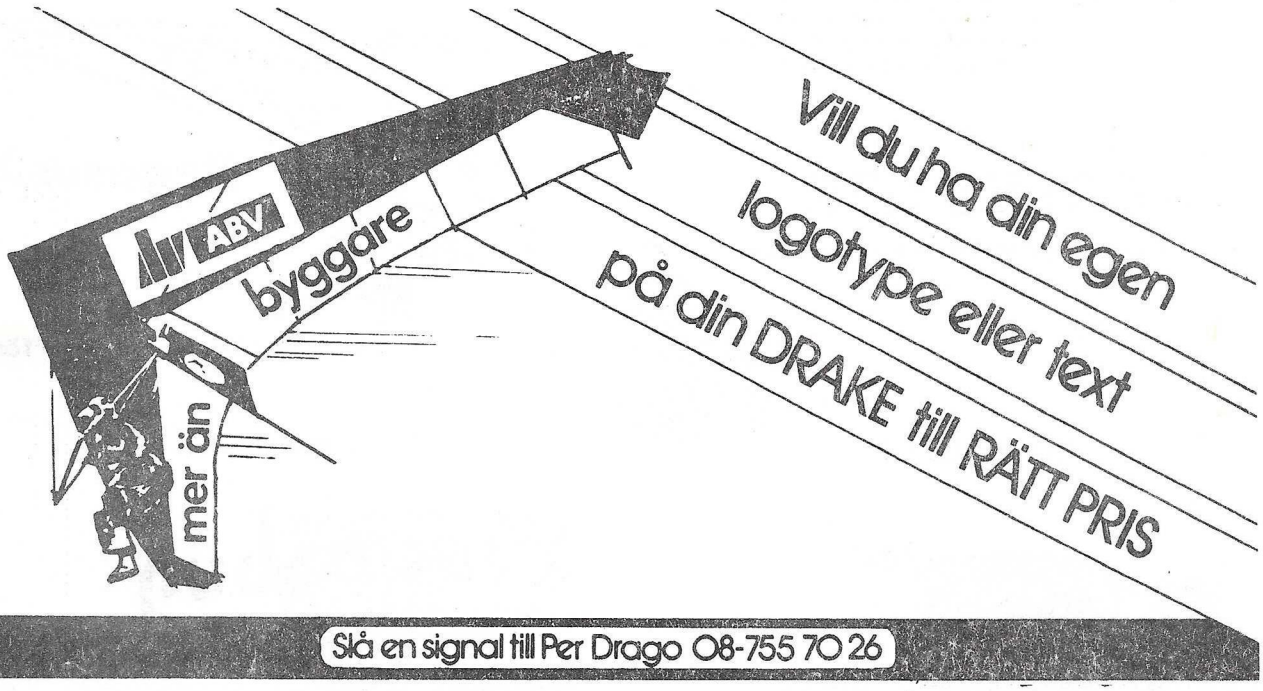
Vårt emblem i blått, gult, svart och vitt. Beställes hos kassören lämpligast genom att sätta in den aktuella summan på FSF/H postgiro 91 29 93-3. Glöm inte adress.

Tyg: 25 kr/st, 20 kr/st vid över 10.

Klisterdekal: 5 kr/st, 40 kr/10 st

Trevligt att ha på väskan, jackan eller andra saker som syns, bilen t ex. Visa att Du flyger på det trevligaste sättet som finns.

SVENSKA FLYGSPORTSFÖRBUNDET
HÄNGFLYGSEKTIONEN



Vi köper och säljer
begagnade vingar

Vår specialitet är utbildning
Kontakta oss
Rolf och Gunilla Björkman
Backlöksv 103 162 43 Vällingby
Ring 08 - 739 39 70 18-20 kvällar